# Handbuch

für den

# Praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst

in Bayern.

---

## Eine systematische Sammlung

von

## Uebungsaufgaben

für die

### Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste.

---

### III. Theil.

---

Bearbeitet von **Johann Adam Keffler**
Bahnexpeditor.

---

Herausgegeben
von der Wittwen- und Waisen-Unterstützungskassa des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins und im Verlag der genannten Kassa.

---

**3. Auflage.**

---

München 1894.
Buchdruckerei Carl Gerber.

Wie schon in der Einleitung zum ersten Theil ausgeführt wurde, soll die Ausbildung eines Adspiranten nach Umfluß des ersten Praxisjahres so weit gediehen sein, daß er im Stande ist, eine Bahnexpedition von mittlerem Geschäftsumfange selbstständig zu führen. Dieses Ziel wird freilich nur von jenen Kandidaten erreicht werden können, welche sich mit großem Eifer dem Studium der Instruktionen hingeben und außerdem bemüht sind, sich auch die nöthigen Erfahrungen im praktischen Dienste zu sammeln.

Der vorliegende Band bezweckt nun, im Anschlusse an das im ersten und zweiten Theile für den Manipulationsdienst gebotene Uebungsmaterial eine übersichtliche Darstellung der hauptsächlichsten Geschäfte eines Stationsvorstandes zu bieten und ist zunächst bestimmt, jüngeren Beamten, welche mit der Führung einer Expedition betraut werden, ein Berather zu sein.

Dementsprechend ist dem Aufbau des Stoffes der Gedanke zu Grunde gelegt, daß einem Adspiranten nach erfolgreichem Bestehen des ersten Praxisjahres die Verwesung einer Expedition übertragen wird, und daß die Aufgaben, welche diesem Adspiranten als Stationsverweser zukommen, thunlichst eingehend geschildert werden. Besonderes Gewicht ist darauf gelegt worden, den einzelnen Bestimmungen überall da, wo es besonders angezeigt erschien, praktische Beispiele anzufügen.

# Inhalts-Uebersicht.


| | | | Seite |
|---|---|---|---|
| Abschnitt | A. | Praktischer Kassa- und Rechnungsdienst | 1 |
| Abschnitt | B. | Rechnungsstellung, Abrechnungswesen und Güterbewegungsstatistik | 17 |
| Abschnitt | C. | Ladegebühren und Lagerplätze | 78 |
| Abschnitt | D. | Personalverhältnisse | 93 |
| Abschnitt | E. | Stations-Verwaltungsdienst | 151 |
| Abschnitt | F. | Praktischer Güterdienst | 194 |
| Abschnitt | G. | Praktischer Betriebsdienst | 217 |
| Abschnitt | H. | Termins-Kalender | 277 |

## Abschnitt A.

# Praktischer Kassa- und Rechnungsdienst.

Wir beginnen nun unsere Thätigkeit mit der Skizzirung einer Uebergabsverhandlung, und zwar beordern wir unsern Adspiranten nach Wahl, woselbst er die Führung der Expedition von dem erkrankten Stationsvorstande zu übernehmen hat.

### Protokoll

aufgenommen bei der k. Post- und Bahnexpedition Wahl am 29. Januar 1894.

Betreff:
Erkrankung des Expeditors Kerner; hier: die Uebergabe der Expedition Wahl an den Adspiranten Knab aus München.

Gegenwärtig:
Die Unterzeichneten.

Nachdem heute Vormittag der Expeditor Kerner telegraphisch erkrankt gemeldet worden war, erhielt Adspirant Knab aus M. vom kgl. Oberbahnamte den Auftrag, sich mit Zug .... nach Wahl zu begeben und die Führung der Expedition auf die Krankheitsdauer des Expeditors Kerner zu übernehmen.

Zufolge dieses Auftrages verfügte sich Adspirant Knab mit dem genannten Zuge hieher und wurde sogleich nach seiner Ankunft mit der Uebergabe der Expeditionskassa begonnen, nachdem sowohl Expeditor Kerner, wie auch der Uebernehmende mit der Uebergabe auf Grund der Kassabücher ohne Stückrechnung einverstanden sind.

Aus der Stationskassa wurden von Expeditor Kerner vorgestürzt 749 Mk. 10 Pf., über welchen Betrag die anliegende Münzliste gefertigt worden ist. Der Kassabestand wird nebst den Kassaschlüsseln an ꝛc. Knab übergeben und quittirt derselbe hiemit den richtigen Empfang.

Das Ergebniß der Kassabuchabschlüsse, welches mit den Hilfsbüchern gehörig verglichen wurde, ist in den mitfolgenden Kassasturznachweisen (Kassasturznachweis für Post und Bahn) niedergelegt. Hienach wäre ein Baarbestand von 752 Mk. 41 Pf. auszuweisen; es besteht sonach gegenüber dem Kassabestande ein Abgang von 3 Mk. 31 Pf., welcher nicht aufgeklärt werden kann und der deshalb von dem verantwortlichen Kassabeamten, Expeditor Kerner, sogleich aus eigenen Mitteln baar ersetzt wurde.*)

Die Uebergabe der Schalterkassa erfolgte an der Hand der Schalterablieferungsbücher und wurde hier zwischen Soll und Haben vollständige Uebereinstimmung erzielt. Die Uebergabe der Fahrkarten wurde auf Grund der Einträge im Register über den Verkauf von festen Fahrkarten und dem Blankokarten-Register vollzogen, wobei keine Differenz zu constatiren war. Ueber die halben und als verstempelt zur Uebergabe gelangten Fahrkarten wurde ein Verzeichniß gefertigt, welches gleichfalls mit in Vorlage gebracht wird. Die vorhandenen ganzen Fahrkartenpackete sind im anruhenden Verzeichniß ausgewiesen.

Der Vorrath an zahlbaren Eisenbahn- und Postdienstpapieren wurde gestürzt und nachdem das Soll vollständig ausgewiesen erscheint, von ꝛc. Knab übernommen. Sturzverzeichnisse liegen bei. Die Markenvorräthe und übrigen Postwerthzeichen wurden auf Grund der Markennachweisungen übergeben. Abschriften der abgeschlossenen Markennachweisungen liegen bei. Hier war ein Abgang von 40 Pf. zu constatiren, so daß sich das ursprüngliche Kassasoll um 40 Pf. erhöht. Die Nachforschungen haben ergeben, daß dieser Abgang von dem Schalterbeamten, Adspirant Frank, zu vertreten ist, da dieser am 20. Dezember 4 Briefmarken à 10 Pf. zu wenig verrechnet hat. Dieser Betrag wird nachträglich im Kassabuch einnahmlich gebucht und von dem Adspiranten Frank aus eigenen Mitteln baar ersetzt. Werthstücke und Geldbriefe liegen nicht vor.

*) Wenn Expeditor Kerner krankheitshalber verhindert sein sollte, an der Verhandlung theilzunehmen, so wäre von demselben eine Vertrauensperson zu bezeichnen, welche alsdann den Verhandlungen beizuwohnen hätte. (Ehefrau, *erwachsene Familienangehörige.*)

Nach dem Schalterablieferungsbuche besteht ein Frachtausstand von 78 Mk. 50 Pf., welcher Betrag durch die vorliegenden Frachtbriefe gedeckt erscheint.

Auf das Vormonat ist abgerechnet. Die in den Kassabüchern vorgetragenen Ausgaben konnten mit Quittungen bedeckt werden.

Der vorgenommene Hallsturz hat eine Unregelmäßigkeit nicht ersehen lassen; desgleichen sind die im Freien benützten ärarialischen Lagerplätze vorschriftsgemäß im Platzmiethe-verzeichniß eingetragen.

Das Inventar wurde an der Hand der Inventarverzeichnisse einer genauen Prüfung unterzogen und richtig befunden. Hierauf wurden die Geleiseanlagen eingehend besichtigt, wobei dem Adspiranten Knab die Wechselwärter, sowie auch die übrigen Stationsbediensteten vorgestellt wurden. Constatirt wird hier, daß die Wechsel 3, 5 und 7 Verschlußwechsel sind.

Die Uebersicht über die Ein- und Ausfahrt der Züge wurde nebst graphischem Fahrplan und Fahrdienstbuch an ꝛc. Knab übergeben. Die auf den Fahrdienst der gegenwärtigen Fahrordnung Bezug habenden Entschließungen sind sämmtlich im Dienstübergabsbuche aufbewahrt und werden mit diesem und dem Vormerkheft über das Verhalten bei besonderen Vorkommnissen übergeben.

Bezüglich des Fahrdienstes wird noch bemerkt, daß die Züge A und B sich auf Stationsdistanz folgen.

Nunmehr wurden noch die lokalen Verhältnisse der Station des Näheren besprochen und dem Uebernehmenden die nöthigen Aufschlüsse ertheilt und hierauf die gegenwärtige Verhandlung geschlossen.

Z. B.

| Der Uebergebende: | Der Uebernehmende: |
|---|---|
| Michael Kerner, | Josef Knab, |
| Expeditor. | Eisenbahnadspirant. |

Anmerkung: Bei kurzen Beurlaubungen und bei Ablösungen eines Stationsvorstandes hat, auch wenn die Dauer der Abwesenheit sich nur über Nacht erstreckt, die Uebergabe der Stationskasse an den Stellvertreter zu erfolgen, damit die Schalterbestände stets über die Nachtzeit in der Hauptkasse hinterlegt werden können.

Die Uebergabe hat sämmtliche Geld- und Werthgegenstände zu umfassen, sowie auch die Fahrkartenvorräthe, Postwerthzeichen, geldwerthen Papiere und sonstigen Werthgegenstände. Zum Nachweise der ordnungsmäßigen Uebergabe sind an der Hand der vorher mit Tinte

abgeschlossenen Kassabücher für die Post- und Eisenbahngefälle Kassasturznachweise unter Verwendung der hiefür aufgelegten Formulare anzufertigen, in welchen in thunlichster Kürze das Ergebniß darzulegen sowie die erfolgte Ueberweisung des Baarbestandes, der Fahrkartenvorräthe, der geldwerthen Papiere und Werthgegenstände, sowie der Kassaschlüssel ꝛc. zu constatiren ist; diese in solchen Fällen die Uebergabsverhandlung bildenden Kassasturznachweise sind von dem Uebernehmer und Uebergeber zu unterzeichnen und in der Stationsregistratur sorgfältig aufzubewahren.

Die Verhandlung ist nunmehr dem k. Oberbahnamte mit Begleitbericht in Vorlage zu bringen.

Der Begleitbericht könnte ungefähr nachstehende Fassung erhalten:

E.-Nr. 12. Wahl, den 29. Januar 1894.

Von
der k. Post- und Bahnexpedition
Wahl
an
das k. Oberbahnamt
N. N.

Betreff:
Erkrankung des Expeditors Kerner,
hier: Uebergabe der Expedition an den
Aspiranten Knab aus München.

(Mit ... Beilagen.)

./. Die im ausgesetzten Betreffe gepflogene Verhandlung wird hiemit dem k. Oberbahnamte zur geneigten Einsicht mit dem gehorsamen Berichte in Vorlage gebracht, daß das k. Oberpostamt von der stattgehabten Dienstesübergabe berichtlich in Kenntniß gesetzt worden ist.

Gehorsam

Knab,
Expeditionsverweser.

Der Bericht an das k. Oberpostamt könnte nachstehende Fassung erhalten:

E.-Nr. 12. Wahl, den 29. Januar 1894.

Von
der k. Post- und Bahnexpedition
Wahl
an
das k. Oberpostamt
N. N.

Zufolge oberbahnamtlicher Verfügung vom .................
Nr. ........ wurde der Unterfertigte auf die Dauer der Erkrankung des Expeditors Kerner als Verweser der k. Post- und Bahnexpedition Wahl aufgestellt, was zur geneigten Kenntnißnahme mit dem gehorsamen Beifügen berichtet wird, daß die Extradition heute stattgefunden hat.

Gehorsam

Josef Knab,
Eisenbahnadspirant aus N.
z. Z. Expeditionsverweser.

Anmerkung: So oft ein Wechsel im Stande des mit dem Postdienste befaßten Personals stattfindet, ist jederzeit dem vorgesetzten k. Oberpostamt Anzeige zu erstatten.

Nachdem die Uebergabe vollzogen und Verweser Knab den Gesammtdienst übernommen hat, wird er sich vor Allem beständig von dem Gang der Züge unterrichtet halten und Alles aufbieten, um sich mit den Betriebsverhältnissen der Station, sowie auch der Anschlußstrecken vollkommen vertraut zu machen. Dem Betriebsdienste ist ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die nun zu fertigenden Terminsarbeiten und Abrechnungen bieten ein reiches Arbeitsfeld. Die einzelnen Rechnungen werden nach der Reihenfolge ihrer Vorlage besprochen. Vorher soll das Nothwendigste über die Anfertigung und Vorlage der Quittungen und sonstigen Zahlscheine bemerkt werden.

Die hier maßgebenden Gesichtspunkte wären ungefähr folgende:

I. Anfertigung der Quittungen und Zahlscheine.

Die Quittungen müssen enthalten:

a) den Betrag mit Zahlen und Worten;
b) wofür und für welchen Zeitabschnitt die Zahlung zu leisten ist. Hier ist besonders zu beachten, daß aus den Quittungen und Listen, welche Stellvertretungskosten enthalten, entnommen werden kann, warum und für welche Persönlichkeit die Stellvertretungskosten erwachsen sind, z. B. „An Stelle des erkrankten N. N. des beurlaubten N. N. 2c.";
c) die Oberbahnamtskasse;
d) das Datum der Zahlung, den Wohnort, Vor- und Zunamen, sowie den Stand des Empfängers.

Soferne Rechnungen (Zahlungsberechnungen 2c.) über Lieferungen oder Arbeiten von Gewerbsleuten 2c. 2c. zur Zahlung gelangen, sind die Zahlungsberechnungen unmittelbar nach dem Vor-

trage der Summe der berechneten Kosten von den Forderungsberechtigten auch unterschriftlich anerkennen zu lassen, z. B. Anerkannt

N. N.

Die von den k. Staatsbahningenieuren aufgestellten Wochenlisten und Zahlungsberechnungen sind von diesen zahlbar anzuweisen, z. B.:

Zahlbar mit ....... Mk. .... Pf.

München, den .... ten .............. 18....

Der k. Staatsbahningenieur I

N. N.

Ohne diese Anweisung dürfen die Zahlstellen keine Zahlung leisten.

Die Quittungen dürfen keine Korrekturen oder Rasuren tragen; unrichtige Ziffervorträge dürfen nicht durch Ueberschreibung unkenntlich gemacht und abgeändert werden, sondern es hat die Berichtigung fehlerhafter Quittungen durch Nachtrag der richtigen Beträge und durch neue Abbescheinigung auf demselben Belege zu geschehen, z. B.:

„Vorstehende Quittung ist giltig für den Betrag von ....... Mk. .... Pf.

wörtlich ....................................

N. N. Unterschrift.“

Auf allen Zahlungsscheinen muß am Kopfe angegeben werden:

das Rechnungsjahr;

das verrechnende Oberbahnamt;

dann die Rechnung, nämlich:

Eisenbahnbetriebsrechnung;

Geldrechnung für den Werkstättebetrieb;

" " die Betriebsmaterialien;

" " " Bahnunterhaltungsmaterialien;

Regiegasanstalt N. N.;

Rechnung für den Unterstützungsfond;

Rechnung für den allgemeinen Pensionsfond, oder vormerkweise Ausgaben ꝛc. ꝛc.

ferner Cap., § und Titel, sowie den Verwaltungszweig, wohin die Verrechnung stattzufinden hat.

Soferne zu den Quittungen Gebührenmarken anzuwenden sind, müssen dieselben in der linken oberen Ecke angebracht werden.

Die Quittungsformulare sind von dem Regie- und Billetenbureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen zu beziehen

und müssen mit dem Trockenstempel versehen sein. Die verschiedenen Quittungsformulare sind in dem Verzeichniß der Formularpapiere und zahlbaren Dienstpapiere 2c. 2c. vom Jahre 1893, Seite 105 mit 107 aufgeführt.

Die Quittungen und Zahlscheine sind richtig und auch reinlich anzufertigen, und dürfen nicht zerrissen oder beschädigt sein; insbesondere muß die Unterschrift und zwar Vor- und Zuname deutlich und leserlich geschrieben sein. Zu beachten wäre aber auch, daß alle Quittungen, Zahlscheine, überhaupt die Rechnungsbeilagen, nach der höchsten Bekanntmachung sämmtlicher kgl. Staatsministerien vom 12. April 1877 Nr. 4573 ein Papierformat von 33 Centimeter Höhe und 21 Centimeter Breite des halben Bogens haben müssen. Uebergroße Formate sind vor der Vorlage zu beschneiden. Allenfallsige Abzüge sind auf den Quittungen und Zahlungsscheinen genau zu bezeichnen.*

Die Ausfertigung aller Belege und Elaborate hat ausschließlich mit schwarzer Tinte zu geschehen.

Ungeeignete Bemerkungen auf den Belegen, auch Revisionszeichen unter Benützung von Blau- oder Rothstift, sowie überhaupt jegliche Randbemerkungen sind verboten.

## II. Ausfertigung der Hauptquittungen.

Vorstehende Bestimmungen finden hier sinngemäße Anwendung.

Außerdem ist zu beachten: Ueber den Gehalt, die Funktionszulagen und die nichtpensionsfähigen Gehaltszulagen, welche praenumerando zur Zahlung gelangen, ist jeweils am 1. Dezember eines Jahres eine Hauptquittung auszufertigen.

Ueber die postnumerando zahlbaren Bezüge, wie: Reiseaversa, Holzgelder, Holzgeldzuschüsse und Dienstgrundentschädigungen 2c., welche am 31. Dezember honorirt werden, ist ebenfalls eine gesonderte Hauptquittung auszustellen.

Anmerkung: Hauptquittungen sind am 31. Dezember jeden Jahres auch zu fertigen über die Auszahl-, Regie- und Reinigungsaversa.

Die Hauptquittungen müssen die Gesammtjahresbezüge zuerst in Zahlen, dann in Worten ausdrücken; ferner ist in denselben die Zeitdauer genau und ausführlich zu bezeichnen.

Bei im Laufe des Jahres eingetretenen Veränderungen, z. B. bei Versetzungen aus einem Oberbahnamtsbezirk in einen anderen, Beförderungen, Gehaltsvorrückungen, Pensionirungen, sind unter Zugrundelegung der jeweiligen Bezüge die Raten genau zu berechnen; soferne jedoch über die Daten Zweifel bestehen oder wenn

* Die Beiträge zum allgemeinen Sterbekasse-Verein sind ohne Ausnahme auf den Quittungen über Gehälter, Pensionen und Funktionsbezüge, sowie auf den Lohnlisten mit Tinte zum Abzuge vorzumerken.

der betreffende Quittant oder Quittungsanfertiger nicht in der Lage sein sollte, die Abrechnung der Jahresbezüge verläßig zu bethätigen, sind die Hauptquittungen zur vorherigen Prüfung an die k. Oberbahnamtskasse einzusenden oder es sind dieselben gänzlich unausgefüllt zu lassen, in welch' letzterem Falle die völlige Fertigstellung bei der genannten Kasse geschieht. (Dies hat natürlich nur in Ausnahmefällen Platz zu greifen.)

Anmerkung: Zur Berechnung der Raten möge Folgendes beachtet werden:

A. Bei monatlichen Zahlungen:

1. Aus dem Jahresbezug $^1/_{12}$ bildet die Monatsrate;
2. es sind von der Monatsrate so oft mal $^1/_{28}$, $^1/_{29}$, $^1/_{30}$, $^1/_{31}$, je nach der Zahl der Monatstage, zu berechnen, als der Quittant Diensttage hat.

B. Bei vierteljährigen Zahlungen:

1. Aus dem Jahresbezuge $^1/_4$ bildet die Quartalsrate;
2. $^1/_3$ der Quartalsrate gibt die Monatsrate, welche wie oben zu ratiren ist.

## III. Prüfung der Zahlungsscheine.

Der auszahlende Beamte hat vor der Auszahlung sämmtliche Quittungen und Scheine in Bezug auf Zahlbarkeit, Legalität und Vollständigkeit zu prüfen.

Es bleibt sohin der auszahlende Beamte für alle auf Grund unvollständiger Scheine aus der Kasse geflossenen Zahlungen haftbar.

## IV. Aufrechnung der Zahlungsscheine an die k. Oberbahnamtskasse.

In der Regel sind die Zahlscheine nach deren Honorirung mittelst Lieferscheines sofort der k. Oberbahnamtskasse aufzurechnen. Für die Aufrechnung der verschiedenen Zahlscheine bestehen indessen bei den einzelnen Oberbahnamtsbezirken genau zu beachtende Anordnungen und Termine.

Stehen der Zahlung und Aufrechnung Hindernisse entgegen, so sind diese ungesäumt der zuständigen k. Oberbahnamtskasse anzuzeigen.

Erweist sich ein Lieferschein als unzureichend, so sind zu den Aufrechnungen zwei solche, eventuell die für größere Zahlstellen bestimmten Aufrechnungsverzeichnisse zu verwenden.

Hiebei ist auch zu beachten, daß Quittungswerthe bei der Aufrechnung nicht deklarirt werden.

Den Quittungsaufrechnungen darf unter keinen Umständen Baargeld beigemengt werden; es ist vielmehr jeder Baarsendung, wenn auch noch so geringen Betrages, ein gesonderter Lieferschein mit Münzliste beizugeben und auf der Rückseite des Lieferscheines die Art und Gattung der abgelieferten Einnahmen näher zu bezeichnen, sowie auf der Adresse der Baarinhalt anzugeben.

Die Lieferscheine über Geldbeträge für Militärtransporte sind deutlich als solche zu überschreiben, dürfen also nicht mit anderen Gefällslieferungen verbunden werden.

## V. Termine zur Ablieferung der sonstigen Einnahmen.

Die Ablieferung von Pachtschillingen, Miethen, Restaurationspachten 2c. 2c. hat zu den von den k. Oberbahnämtern bestimmten Terminen zu erfolgen.

## VI. Verrechnungsmodus.

Die Rechnungskapitel, Paragraphen, Titel und Verwaltungszweige sind aus dem für je eine Finanzperiode maßgebenden Rechnungsschema zu ersehen. (Diese Rechnungsschema liegen bei jeder Expedition auf.)

Bei aushilfsweiser Verwendung des diätarischen oder statusmäßigen Personals ist die oberbahnamtliche Verrechnungseinweisung maßgebend, welche daher jeweilig zu beachten ist.

Außer dem Schema für die Eisenbahnbetriebsrechnung und zwar hinsichtlich der persönlichen und sächlichen Ausgaben sind für die übrigen Betriebsausgaben, wie Unterhaltung der Geleise, Gebäude, Telegraphen und Signalvorrichtungen, dann für die Ausgaben auf den Werkstättebetrieb, die Beschaffung und Verwaltung der für den Zugs- und Stationsdienst 2c. 2c. erforderlichen Betriebsmaterialien und der für die Bahnanlage benöthigten Bahnunterhaltungsmaterialien, ferner für die Regiegasanstalten und die Imprägniranstalten, den Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt und des Ludwig-Donau-Main-Kanales, dann für die Rechnung über den allgemeinen Pensionsfond und zur Rechnung für den Unterstützungsfond der k. b. Staatseisenbahnen gesonderte Schemata aufgestellt. Diese Schemata liegen bei jeder Expedition auf.

## VII. Gebührenpflicht, Miethzins für Taglöhner, Abquittirung der Taggeldquittungen und Lohnlisten.

Bezüglich der Gebührenpflicht der Quittungen siehe das Gebührengesetz vom 18. August 1879 in der Redaktions-Bekanntmachung vom 6. Juli 1892 (Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 489—556 v. J. 1892), aus welchem nachstehend das für unsere Zwecke Nothwendige mitgetheilt wird:

1. (Art. 231).

Alle Quittungen über Zahlungen, welche aus Hof-, Staats-, Gemeinde- oder anderen öffentlichen Kassen geleistet werden, unter-

liegen der verhältnißmäßigen Gebühr, welche vom Quittungsaussteller zu tragen ist, und zwar beträgt dieselbe von der quittirten Summe:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| zu | 20— 199 Mk. einschließlich | = — Mk. 20 Pf. | | Art. 232 d. Ges. |
| „ | 200— 499 „ „ | = — „ 50 „ | | |
| „ | 500— 999 „ „ | = 1 „ — „ | | |
| „ | 1000—1999 „ „ | = 2 „ — „ | | |
| „ | 2000—2999 „ „ | = 4 „ — „ | | |

u. s. f. von jedem Tausend Mark 2 Mk. mehr dergestalt, daß jedes angefangene Tausend für voll gerechnet wird. Die Mindestgebühr ist 20 Pf.

Bei allen Quittungen müssen die Gebühren durch Aufklebung von Marken entrichtet werden. (§ 1 der A.-B. v. 15. Sept. 1879, siehe Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 77 S. 440.)

Gebühren werden nicht erhoben bezw. sind nicht zu entrichten in Gegenständen der Dienstaufsicht und Disciplin, worunter insbesondere die Verhandlung über Gesuche um Urlaub und dienstliche Verehelichungsbewilligung begriffen sind, weiters bei Gesuchen um Gewährung von Stundungen, Zahlungsfristen, Nachlässen, um Verleihung von Unterstützungen, für Zeugnisse zum Zwecke der Regulirung von Pensionen, Sustentationen, Unterhaltungsbeiträgen und dergl.

Nachstehend soll eine Uebersicht geboten werden über die gebührenpflichtigen Quittungen und Belege, soweit solche bei einer Expedition zur Auszahlung gelangen und wozu wiederholt bemerkt wird, daß die Gebührenpflicht erst von 20 Mk. ab beginnt.

Gebühren sind zu erheben von Quittungen und Bescheinigungen über:

1. alle Gehalts- und Funktionsbezüge des pragmatischen und statusmäßigen Personales, wenn der Jahresbetrag die Summe von 1000 Mk. übersteigt;
2. Pensionen, Alimentationen und Sustentationen, wenn der jährliche Betrag die Summe von 500 Mk. übersteigt;
3. über Taggelder der Adspiranten und Diätare;
4. Diäten und Vergütungen an Adspiranten und Diätare bei auswärtiger Verwendung;
5. die Tantiemen und Stellennebeneinkommen der Haltsteller (hier ist nur die Hauptquittung gebührenpflichtig und ist die Gebühr aus dem ganzen erhobenen Jahresbetrag zu entrichten. Vergl. lfds. Nr. 11 der nicht gebührenpflichtigen Quittungen);
6. die vierteljährig zahlbaren Aversa der Güteragenten auf den Lokalbahnen;
7. die Stations- und Wagenmeister- sowie Packerzulagen;
8. Antheile an Ladegebühren, soweit sie an statusmäßiges Personal verabfolgt werden;
9. Umzugsgebühren;
10. Regie-, Reinigungs- und Auszahlaversa;
11. Kaufschillinge für Erwerbung von Realitäten, wenn nicht im notariellen Vertrag ausdrücklich Gebührenfreiheit zugestanden ist;
12. Messungsgebühren der k. Bezirksgeometer;

13. Notariatskosten;
14. die Gebühren der Aichmeister;
15. Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Lieferfristüberschreitungen 2c.;
16. pflichtig sind ferner die Zahlungsberechnungen von Akkordanten, Lieferanten, Geschäftsleuten und Handwerkern;
17. Vorschußzahlungen an Akkordanten und Lieferanten, wenn der betr. Beleg nicht als Interimsquittung zu betrachten ist;
18. Vorschüsse auf Diäten und Reiseauslagen.

Gleich wie die gebührenpflichtigen Quittungen vorstehend aufgeführt worden sind, sollen nachstehend auch die nicht gebührenpflichtigen Quittungen und Belege einzeln verzeichnet werden.

Gebühren werden nicht erhoben von Quittungen und Bescheinigungen über:
1. Beträge unter 20 Mk. in Geld oder Geldeswerth;
2. Tag-, Wochen- und Schichtenlöhne, dann über Akkordverdienst und Fuhrlöhne der Taglöhner und Arbeiter gleicher Kategorie. Ob die Verrechnung dieser Löhne auf Wochenlisten oder Zahlungsberechnungen erfolgt, ist für die Gebührenfreiheit ohne Belang.
   Fuhrwerksbesitzer, welche nicht selbst als Taglöhner zu betrachten sind, haben die Gebühren zu entrichten.
3. Gehälter des statusmäßigen Personals, der Adspiranten und Diätare mit festen Monats- und Jahresbezügen, deren jährlicher Betrag die Summe von 1000 Mk. nicht übersteigt;
4. Pensionen, Alimentationen und Sustentationen, deren jährlicher Betrag die Summe von 500 Mk. nicht übersteigt;
5. Pensionen und Alimentationen aus dem Staatsdienerreliktenverein und der Töchterkasse;
6. Unterstützungen, deren einmaliger Betrag die Summe von 500 Mk. nicht übersteigt;
7. Unterstützungen aus dem Postbotenunterstützungsverein;
8. Pensionen und Alimentationen der nach Ostbahnnormen pensionirten Beamten, Bediensteten und deren Relikten ohne Rücksicht auf die Höhe der Pension;
9. Pensionen aus den Arbeiterpensionskassen;
10. alle Zahlungen aus der Betriebs- und Werkstättekrankenkasse;
11. Tantiemen und Stellennebeneinkommen der Haltsteller unterm Jahr. (Die Hauptquittung ist gebührenpflichtig. Vergl. lfd. Nr. 5 der gebührenpflichtigen Quittungen);
12. Kreis-, Distrikts- und Gemeindeumlagen sowie die Brandversicherungsbeiträge;
13. Revisionsrückvergütungen und Nachlässe;
14. Rückempfang von Kautionen;
15. Kautionszinsen. (Hiezu wird jedoch bemerkt, daß für die Versendung der Zinscoupons Portofreiheit nicht zugestanden ist, weßhalb gegebenen Falls das Porto vom Kautionssteller zu tragen ist.)

2.

Für jede Anstellung im Staatsdienste, welche durch Königliche Entschließung erfolgt oder mit welcher sofort oder nach einer bestimmten Dienstzeit Stabilitäts- und Pensionsrechte verbunden sind oder bei welcher unter gewissen Voraussetzungen dem Bedien-

steten die Behandlung nach Analogie der pragmatischen Beamten in Aussicht gestellt ist, ist eine Gebühr zu „Eins“ vom „Hundert“ des einjährigen Diensteinkommens zu entrichten; bei Beförderungen, Versetzungen und sonstigen Einkommensmehrungen wird die Gebühr nur aus dem Mehrbetrage des einjährigen Diensteinkommens berechnet. (Art. 199 d. Ges.)

Unständige, nicht auf länger als ein Jahr gewährte Funktionszulagen, Dienstwohnungen, für welche nach den bestehenden Normen eine Miethe nicht zu entrichten ist, ferner solche Nebenbezüge, welche ganz oder theilweise zur Bestreitung eines Dienstaufwandes bestimmt oder nach örtlichen Verhältnissen bemessen sind, bleiben außer Ansatz. (Art. 199.)

Diese Gebühr ist demnach in den meisten Fällen zu entrichten aus:

1. dem Gehalte;
2. der nicht pensionsfähigen Zulage, gleichviel ob dieselbe bezogen wird oder nicht — also ohne Rücksicht darauf, ob der Quittant im Genusse einer Dienstwohnung ist oder nicht;
3. der Funktionszulage;
4. der persönlichen Zulage und
5. der Dienstgrundentschädigung, wenn der Quittant im Genusse einer solchen ist.

Diese Gebühren sind durch Aufklebung von Gebührenmarken auf der ersten Quittung über die Besoldung oder Besoldungsmehrung und zwar auf der rechten Seite dieser Quittung mit der Bezeichnung „Anstellungsgebühr“ zu entrichten

Pfennigbeträge, welche bei Entrichtung der Anstellungsgebühren ohne Bruch nicht durch zehn theilbar sind, werden auf den nächst höheren durch zehn theilbaren Betrag abgerundet.

3.

Für die richtige und rechtzeitige Anwendung und Verwendung der Gebührenmarken ist stets Sorge zu tragen, da außerdem die Kasse- und Revisionsgeschäfte sehr erschwert werden und in dem Gesetze auch sehr empfindliche Strafen vorgesehen sind. Soferne aber über die Pflichtigkeit der Quittungen und die Höhe der zu entrichtenden Gebühren Zweifel bestehen sollten, dürfte es sich empfehlen, bei der k. Oberbahnamtskasse rechtzeitig eine Entscheidung zu veranlassen.

Die Löhne der Stationstaglöhner, Hilfstaglöhner, Hilfsbremser, Hilfsheizer &c. werden auf Cap. II § 7 verrechnet; als Quittungsformular werden die Formulare Nr 250—252 — Arbeiter-

monatslisten — verwendet. Diese Listen sind in allen Rubriken dem Vordrucke entsprechend auszufüllen. Bei jenen Bediensteten, welche Dienstwohnung haben, ist außer den sonstigen Abzügen auch die Wohnungsmiethe auf der Liste in Abzug zu bringen.

Der Miethzins beträgt für Taglöhnerwohnungen jährlich 50 Mk., welcher Betrag in monatlichen Raten und zwar praenumerando zu bezahlen ist. Auf den Listen pro Dezember, März, Juni und September gelangen für Wohnungsmiethe je 4 Mk. 50 Pf. auf den übrigen Listen je 4 Mk. zum Abzug.

Die Abquittirung der Taglöhne hat lediglich durch eigenhändige Beisetzung des Vor- und Zunamen der Empfangsberechtigten in der betreffenden Liste in der hiefür bezeichneten Rubrik zu erfolgen.

Die Wiederholung des abzuquittirenden Betrages mit Worten kann unterbleiben. Nur in jenen Fällen, wenn die Ziffer des Verdienstes aus irgend welcher Ursache geändert werden mußte, ist der richtig gestellte Betrag mit Worten und unmittelbar darunter die Unterschrift des Quittanten beizusetzen.

Der abzuquittirende Betrag hat jedoch immer auf die Summe des Taglohnes (wirklicher Verdienst), sohin ohne Rücksicht auf etwaige Abzüge zu lauten.

In den Arbeiterlohnlisten ist die wirkliche Dienstleistung sowie eventuell die Nothwendigkeit der Sonn- und Feiertagsarbeit von dem Dienstesvorstande zu bestätigen.

Die diesbezügliche Bestätigung hat zu lauten:

„Die wirkliche Dienstleistung in der oben angegebenen Zeit, sowie die Nothwendigkeit der Sonn- und Feiertagsarbeit bestätigt:

Dienstesstelle . . . . . . . Unterschrift . . . . . . ."

Bei Arbeitern, welche einer Werkstätte unterstellt sind, bedürfen die Monatslisten noch der Bestätigung des Werkstättevorstandes und sind deshalb die betreffenden Listen vor Honorirung dem Werkstättevorstand zur Bestätigung einzusenden.

Die Werkstättearbeiter quittiren auf den Taglohnlisten nicht. Dagegen haben der auszahlende Beamte und der bei der Auszahlung anwesende Werkstättebeamte, Bedienstete oder Vorarbeiter die richtig erfolgte Auszahlung zu bestätigen.

Bezüglich der Attestirung der Quittungen über Monatsbezüge ꝛc. ꝛc. ist zu beachten:

1. Ständig eingewiesene Bezüge, feste Monats- und Jahresbezüge des diätarisch verwendeten Personals (Praktikanten, Adspiranten, Diätare ꝛc. ꝛc.) bedürfen einer Bestätigung der Dienstleistung nur hinsichtlich des Funktionsantrittes und der Funktionsbeendigung.

Z. B. Adspirant Werner in Wahl, welcher im Genusse eines ständigen Monatsbezuges steht, wurde am 16. Januar 1894 nach N. versetzt.

Auf der Quittung pro Januar ist nur von der Expedition Wahl folgende Bestätigung beizusetzen:

„Die Funktionsbeendigung am 15. Januar 1894 bestätigt. N. N."

Die Expedition N. hat auf der gleichen Quittung zu bestätigen:

„Den Funktionsantritt am 16. Januar 1894 bestätigt.
N. N."

2. Auf den Quittungen des gegen Taggeld verwendeten diätarischen Personals (Adspiranten und Diätare) ist stets neben der Bestätigung des Funktions-An- oder Austrittes auch die der wirklichen Dienstleistung nothwendig. (Dieser Passus gilt für alle Titel, auf welche Diätare und Adspiranten verrechnet werden können.)

3. Stellvertretungskosten für Angehörige der Kategorie A, B und C (Cap. II § 2) bedingen:
   a) bei Beurlaubungen die gleiche Bestätigung wie sub 2 mit der Bezeichnung desjenigen Beamten, für welchen Aushilfe geleistet wurde;
   b) in Erkrankungsfällen folgende Formel:

„Daß Adspirant N. N. in ......... für den durch Krankenzettel Serie ..... Nr. .... krank gemeldeten ........ in ........ zufolge oberbahnamtlicher Verfügung vom ....ten mit ....ten mit einem Taggelde von ..... Mk. aushilfsweise verwendet war, bestätigt ꝛc."

Die bestimmungsgemäß zur Ablösung der Nachbarstationen verwendeten Adspiranten mit festen Monatsbezügen erhalten eine Zulage von 1 Mk. für jede Nacht, welche sie zu Ablösungszwecken außerhalb ihres eigentlichen Wohnortes zuzubringen haben.

Diese Gebühren werden auf Cap. II § 2 verrechnet. Auf diesen Quittungen hat der Quittant nach Aufsummirung des Quittungsbetrages folgende Bestätigung zu machen:

„Daß die Reisen, wie vorstehend angegeben, auch wirklich gemacht wurden, bestätigt auf Dienstpflicht
......... den ...ten ......... 1894.

N. N."

Die Aufrechnung der Tagegelder und Reisekosten bei auswärtigen Dienstgeschäften der Beamten und Bediensteten des Civilstaatsdienstes vide V. B. 65 vom Jahre 1875.

Bei aushilfsweiser auswärtiger Dienstleistung, bei Erkrankungen, Beurlaubungen, Stellvertretungen ꝛc. erhalten Adspiranten und Diätare mit festen Monatsbezügen die um 1 Mk. erhöhten Taggelder. Die ungeprüften Adspiranten, welche noch keine festen Monatsbezüge zugewiesen erhalten haben, erhalten bei auswärtiger Verwendung ein Taggeld von 3 Mk.

## VIII. Gebühren-Liquidationen der Aichmeister.

Die von den Aichmeistern eingereichten Liquidationen sind von den Stationsvorständen mit einer Bestätigung bezüglich der wirklichen Vornahme der Verification und der Richtigkeit der in Ansatz gebrachten Gebühren zu versehen und dann zur Prüfung an das k. Oberbahnamt einzusenden. Vor geschehener Prüfung durch das k. Oberbahnamt dürfen diese Liquidationen nicht honorirt werden.*

## IX. Anfälle und Ausgaben für den Unterstützungsfond der k. b. Staatseisenbahnen.

Die von statusmäßigen Beamten und Bediensteten, sowie von dem nicht krankenversicherungspflichtigen Personale einbezahlten Disciplinarstrafbeträge, die Antheile an Conventionalstrafen, die Erlöse an herrenlosen Gegenständen, unerhoben gebliebene Nachnahmen, sowie die Beiträge der Lieferanten und Akkordanten nach „Eins“ vom „Tausend“ der Akkord- oder Lieferungssumme werden in der Rechnung für den Unterstützungsfond der k. b. Staatseisenbahnen vereinnahmt.

Das „Eins“ vom „Tausend“ aus Akkorden und Lieferungen wird in der Weise berechnet, daß Beträge unter 100 Mark außer Berechnung bleiben; bei Beträgen von 100 Mark an wird dagegen von jedem angefangenen Tausend Pfennig Ein Pfennig in Abzug gebracht Bruchtheile aber auf ganze Pfennig aufgerundet, z. B. 102 Mk. 75 Pf. = 11 Pf. Beitrag.

Aus diesem Fonde werden dem nicht pragmatischen Personale und den Relikten momentane Unterstützungen gewährt, welche in der Rechnung für diesen Unterstützungsfond unter

Abt. II Cap. I

zur Verausgabung gelangen. Die Einweisung dieser Unterstützungen erfolgt durch die k. Oberbahnämter, wohin auch die Bittgesuche zu richten sind.

---

* Gebührentaxe der Aichanstalten siehe Gesetz- u. Verordn.-Bl. v. J. 1876 Seite 33, sowie v. J. 1894 Seite 151 ff.

## X. Beiträge zur Arbeiter-Pensionskasse und zur Eisenbahn-Betriebs- und Werkstätte-Krankenkasse.

Die von den Kassenmitgliedern zur Arbeiterpensionskasse und zu den Krankenkassen zu leistenden laufenden Beträge sind bei der Auszahlung des Dienst- und Lohneinkommens seitens der zahlenden Kassen einzubehalten. In gleicher Weise sind auch die Eintrittsgelder zu den Krankenkassen und zur Arbeiterpensionskasse Abth. B zu entrichten.

Es sind demnach von jenen Dienstesstellen, welche die Lohnlisten zu fertigen haben, eigene Listen über sämmtliche Zahlungen, welche die Kassenmitglieder für die betreffende Lohnperiode zur Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahn-Werkstätte-Krankenkasse (diese beiden Kassen getrennt), sowie zur Arbeiterpensionskasse Abth A und B zu leisten haben, anzufertigen und den Zahlstellen zu übergeben.

In Spalte 4 und 5 auf Seite 2 der Beitragsliste ist die Zeit, für welche der in Rubrik 8 ausgewiesene Gesammt-Arbeitsverdienst jeweils gezahlt wurde, vorzumerken, die übrigen Rubriken sind auf Grund der auf Seite 4 der Beitragsliste sich befindlichen Erläuterungen auszufüllen.

Für die Aufstellung der Beitragslisten sind weiters die Vorschriften zu den ab 1. Januar 1893 giltigen Vollzugsvorschriften zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse Ziffer 26 maßgebend.

Nachdem sich die Beitragswochen jedes Jahr ändern, wird auch für jedes Jahr ein eigener Beitragskalender aufgelegt und den Dienstesstellen mit Ende eines jeden Jahres für das kommende Jahr zugestellt.

Die in den Beitraglisten vorgemerkten Leistungen der Kassenmitglieder zu den Krankenkassen und zu der Arbeiterpensionskasse Abtheilung A und B sind bei der Auszahlung der in den Lohnlisten aufgeführten Lohnbeträge in Abzug zu bringen.

Sodann ist über diese Beitragslisten ein summarischer Ausweis zu fertigen, welcher als Beleg für die Oberbahnamtskasse zu dienen hat und daher durch Kürzung an der Scheinaufrechnung, welche die betreffenden Wochenlisten 2c. enthält, der genannten Kasse aufzurechnen.

Die Beitragslisten selbst sind hierauf direkt an die Arbeiterpensionskasse in München unter Umschlag einzusenden.

## Abschnitt B.

# Rechnungsstellung, Abrechnungswesen und Güterbewegungsstatistik.

Nunmehr gehen wir zur Besprechung der einzelnen Rechnungen über und beginnen mit der

## I. Rechnung über die Einnahmen aus der Beförderung von Personen und Hunden.

Zunächst sei hier das Nothwendigste über die Führung der einschlägigen Hilfsbücher erwähnt.

### Register über den Verkauf von festen Fahrkarten.

Der Zugang, Vorrath und Abgang von festen Fahrkarten ist sowohl für den internen Verkehr als für den Wechselverkehr in besonderen Registern mit Formular (1608—1611) nachzuweisen.

Das Formular 1608/9 ist für Stationen mit Fahrkarten für alle Züge, das Formular 1610/11 für die übrigen Stationen zu verwenden.

In dem Register über den Verkauf von festen Fahrkarten des internen Verkehrs sind vorzutragen:

a) die gewöhnlichen Fahrkarten,
b) die Rundreisehefte und Rundreisekarten, soweit solche für den internen Verkehr aufliegen,
c) die Arbeiterwochenkarten für 6 Fahrten und für 12 Fahrten, dann die Arbeiterrückfahrkarten unter gehöriger Bezeichnung der Fahrten,
d) die Fahrscheinbücher unter Angabe der Bezugszeit,
e) die Zeitkarten,
f) die Schülerkarten,
g) die Badekarten.

(Bezüglich der Verrechnung der Gebühren für die mit Beförderungsscheine abgefertigten Hunde siehe Seite 24 Absatz 1.)

Hiebei ist die vorstehende Reihenfolge, innerhalb welcher die Stationen dem Alphabete nach aufzuführen sind, gehörig zu beachten. In dem Register über den Verkauf von festen Fahrkarten des Wechselverkehrs sind vorzutragen:

a) die gewöhnlichen Fahrkarten, und zwar die Stationen eines jeden einzelnen Verkehrs in alphabetischer Reihenfolge,
b) die Rundreisehefte unter Ausscheidung nach den einzelnen Rundreiseverkehren.

Die zusammengestellten Fahrscheinhefte sind nicht in das Register aufzunehmen, da deren Verkaufspreis von der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte angerechnet wird.

Alle Abfertigungen nach den Stationen jener Privatbahnen, welche sich nicht im Betrieb der kgl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung befinden, sind für den Wechselverkehr nachzuweisen.

Anläßlich der Feststellung der täglichen Schalterablieferungsschuldigkeit ist in den Registern der Abgang an Fahrkarten und Fahrscheinheften, sowie der erzielte Erlös zu verzeichnen. Zu diesem Zwecke werden von den festen Fahrkarten aus jedem einzelnen Fache die untersten Fahrkarten soweit hervorgezogen, daß die Controlnummer ersehen werden kann. Ist die letztere bereits im Register vorgetragen, so hat ein Verkauf nicht stattgefunden und ist ein Eintrag in das Register nicht zu machen.

Zeigt sich eine höhere Controlnummer, so wird diese in dem Register vorgemerkt und durch Abzug der bereits früher eingetragenen Nummer von der neu eingetragenen die Zahl der abgesetzten einschließlich der etwa unbrauchbar gewordenen Fahrkarten ermittelt.

Sind Fahrkarten in Folge unrichtiger Abstempelung oder aus sonstigen Gründen unbrauchbar geworden, so ist die Zahl derselben neben der vorliegenden Controlnummer durch Sternchen vorzumerken, jedoch nur die Zahl der verkauften Fahrkarten einzutragen.

Die zur halben Taxe nach Abtrennung des Controlabschnittes abgesetzten Fahrkarten müssen als ebenso viele halbe Fahrkarten bezeichnet werden; es ist sonach unzulässig, für zwei derartige Fahrkarten eine gewöhnliche Fahrkarte zu verbuchen.

Bereits entwerthete Fahrkarten können nur mit Genehmigung des vorgesetzten Oberbahnamtes außer Rechnung gelassen werden, in welchem Falle die erwirkte Verfügung dem Register beizulegen ist.*

---

*) Der dieserhalb an das vorgesetzte Oberbahnamt zu erstattende Bericht könnte beispielsweise lauten:

(Die Fahrkarte Nr. 290 III. Klasse Wahl—München CB. betreffend.)

Die nebenbezeichnete Fahrkarte wurde zum heutigen Zuge Nr. 1318 gelöst. Nachdem dieselbe von dem Conducteur Haller bereits coupirt war,

Die Verwahrung der unbrauchbaren Fahrkarten und der Fahrkarten-Abschnitte obliegt dem Vorstande der Abfertigungsstelle.

Die Gebühren für die mit Beförderungsschein abgefertigten Hunde sind in den Registern über den Verkauf von festen Fahrkarten des internen und Wechselverkehrs auf Grund der Stämme zu den Beförderungsscheinen vorzutragen.

(§ 10 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung 2c.)

## Blankokarten-Register.

Der Zugang, Vorrath und Abgang an Blankokarten ist in einem besonderen Register mit Formular 1620/21 nachzuweisen.

In dem für den internen Verkehr zu führenden Blankokarten-Register muß jede Station, nach welcher Blankokarten ausgefertigt worden sind, gesondert vorgetragen werden. Da für den Wechselverkehr besondere Formulare für Blankokarten nicht aufliegen, so ist die Nummer und die Zahl der für den Wechselverkehr ausgefertigten Blankokarten gleichfalls in dem erwähnten Register vorzutragen, jedoch ohne Bestimmungsstation und Geldbetrag, sondern lediglich mit dem Beisatze: „Wechselverkehr".

Die für Arbeiter, dann die zur Benützung für alle Züge bestimmten Blankokarten sind am Schlusse des Registers aufzuführen. Auf Stationen mit erheblicherem Verkehr darf hiefür je ein gesondertes Register mit entsprechender Aufschrift angelegt werden.

In dem für den Wechselverkehr zu führenden Blankokarten-Register hat der Uebertrag des Vorrathes zu entfallen, wie auch bei dem Abschlusse des Registers nur für die Zahl der abgefertigten Personen und für die erhobenen Geldbeträge eine Summe zu ziehen ist.

Der Eintrag in die Blankokarten-Register hat auf Grund der Fahrkartenstämme zu erfolgen, wobei die Controlnummer der abgesetzten Blankokarte, sonach nicht die vorliegende Controlnummer vorzutragen ist.

## Anfertigung des Rechnungsmaterials.

Am ersten Tag eines jeden Monats sind die Register über den Verkauf von festen und Blanko-Fahrkarten für den abgelaufenen

erklärte der betreffende Reisende, daß er II. Klasse fahren wolle, da er in einem Coupé dieser Wagenklasse einen bekannten Herrn bemerkt habe, mit dem er zusammen zu reisen beabsichtige. Da noch genügende Zeit zum Umtausch der Fahrkarte gegeben war, hat man diesem Ansuchen entsprochen, und wird die zurückgenommene Fahrkarte mit der gehorsamen Bitte in Vorlage gebracht, die Genehmigung zur Abschreibung derselben geneigtest ertheilen zu wollen. Gehorsam

N. N.

Die ergehende Verfügung ist, wie bereits oben bemerkt, dem Register beizulegen und auf der Titelseite zu vermerken.

Monat in der Weise abzuschließen, daß nach Summirung des Erlöses sowie der Anzahl der verkauften Fahrkarten und der abgefertigten Personen die Anzahl der verstempelten Fahrkarten und der Controlabschnitte — letztere als ebenso viel halbe Fahrkarten — dann der Gesammtabgang an Fahrkarten und der für den nächsten Monat verbleibende Vorrath nach Controlnummern und Stückzahl eingetragen wird. Die verstempelten Fahrkarten sind, ebenso wie die Controlabschnitte der zum halben Preise abgegebenen Fahrkarten und festen Fahrscheinhefte, in alphabetischer Reihenfolge der Bestimmungsstationen, ausgeschieden nach Kartengattungen und gesondert für jeden einzelnen Verkehr auf die hiezu bestimmten Nachweisungen — Formular 1616/20 — aufzukleben und sammt den bestellten, aber nicht benützten oder unbrauchbar gewordenen Fahrscheinbüchern, Zeitkarten und Schülerkarten in einem starken Papierumschlage dem einschlägigen Fahrkartenregister in genügend haltbarer Weise anzuheften. Unbrauchbare Blankokarten sind in das Blankokartenregister einzukleben.

Die nicht bezogenen zusammengestellten Fahrscheinhefte müssen an die Ausgabestelle zurückgesendet werden.

Auf Grund der abgeschlossenen Register sind Rechnungen nach Formular Nr. 1612/13 und zwar je eine für den internen und für den Wechselverkehr zu erstellen. In den Rechnungen ist die Anzahl der verkauften Fahrkarten der einzelnen Gattungen und der ausgefertigten Hundebeförderungsscheine, sowie der erzielte Erlös derart zusammenzustellen, daß die festen Fahrkarten und zum allgemeinen Tarif ausgefertigten Blankokarten, die festen Rundreisehefte und Rundreisekarten, die festen und Blanko-Arbeiterkarten, die Fahrscheinbücher, die Zeitkarten, die Schülerkarten, die Badekarten und die Hundebeförderungsscheine gruppenweise ausgeschieden erscheinen.

Innerhalb der einzelnen Gruppen sind lediglich Seitensummen zu ziehen, welche zu wiederholen und in eine Hauptsumme zu vereinigen sind.

Die bei den einzelnen Gruppen ermittelten Erlöse aus Personen-, Militär- und Hunde-Fahrkarten, sowie Hunde-Beförderungsscheinen sind zusammenzutragen und dem Ergebnisse derselben die in § 13 Abs. 1 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung 2c. erwähnten Nebengebühren*), ferner die Gebühren für Telegramme, welche zur Ermittelung verlorener Gegenstände oder

---

*) Der oben erwähnte § 13 Abs. 1 lautet: Die nach den jeweiligen einschlägigen Tarifbestimmungen für den Personenverkehr etwa einzuhebenden Nebengebühren, dann die Gebühren für Telegramme, welche zur Ermittelung verlorener Gegenstände oder zum Zwecke der Vorausbestellung von Fahrkarten und der Weiterbehandlung von Reisegepäck aufgegeben wurden, sind in dem

zum Zwecke der Vorausbestellung von Fahrkarten und der Weiterbehandlung von Reisegepäck aufgegeben worden waren, unter Angabe der Nummer und des Bestimmungsortes der Depesche zuzusetzen.

Die Uebertragung des Ergebnisses aus der Rechnung für den Wechselverkehr in jene für den internen Verkehr, oder umgekehrt, ist unzulässig.

Die im Falle der Nichtbenützung von zusammengestellten Fahrscheinheften einzuziehenden Bestellgebühren werden von der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Rechnung genommen.

Ueber den Bestand von Zusatzkarten ist eine besondere Nachweisung zu führen, weßhalb von dem Eintrage dieser Karten in die Register und die Rechnungen Umgang zu nehmen ist. (§ 45 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung und Rechnungsstellung.)

Ordnung und Einsendung des Personen-Rechnungsmaterials, siehe Terminskalender Seite 276.

## II. Die Rechnungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Ueber die Führung der Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck bestimmt § 12 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung Folgendes: Die Abfertigungen von Reisegepäck sind täglich auf Grund der Stämme zu den Gepäckscheinen unter Anführung des Tages, der Scheinnummern, des Gewichtes der Gepäckstücke, sowie der erhobenen Frachtbeträge, Zuschläge und Gepäckscheingebühren in Nachweisungen (Formular Nr. 1647/50) einzutragen.

Die Nachweisungen sind für den internen Verkehr sowie für jeden einzelnen Wechselverkehr getrennt zu führen.

In der Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck im internen Verkehre sind:

a) die gewöhnlichen Gepäck- und Expreßgutsendungen,
b) die Milchsendungen,
c) die mit Personenzügen beförderten Fischsendungen,

---

Fahrkarten-Verkaufsregister auf einer eigenen Seite zu verzeichnen. Die Vereinnahmung der bezüglichen Beträge hat seitens der Abfertigungsstellen in der Spalte 3 des Kassabuches, seitens der Oberbahnamtskassen unter Kap. I § 6 Tit. 1 der Consignation über den Gesammtanfall an Eisenbahntransporteinnahmen zu erfolgen.

d) die mit Schnellzügen beförderten Fischsendungen,
e) die Nachsendegebühren für eingelaufene Fundsachen

getrennt aufzuführen.

Jene Stationen, für welche vorgedruckte Packmeisterkarten aufliegen, sind in alphabetischer Reihenfolge vorzutragen.

Die übrigen Stationen werden ohne weitere Ausscheidung mit der Ueberschrift „nach verschiedenen Stationen" in der Reihenfolge der Nummern der Packmeisterkarten aufgeführt, wobei die jeweilige Bestimmungsstation unmittelbar nach der erhobenen Taxe vorzumerken ist.

Jede Gepäckscheinnummer ist unter Angabe des abgerundeten Gewichtes gesondert zu verzeichnen.

Werden leere Milchgefäße als Expreßgut taxfrei befördert, so ist von dem Vortrage des Gewichtes abzusehen.

Das gleiche Verfahren ist bei Fundgegenständen zu beachten, sofern letztere gegen Entrichtung einer bei der Empfangsstation zu zahlenden festen Gebühr als Gepäck behandelt worden sind.

Ferner darf für jene Gepäckstücke, welche auf Grund von Freifahrtsausweisen abgefertigt wurden, in der Nachweisung nur das taxpflichtige Uebergewicht eingesetzt werden.

Die Nachsendegebühren für eingelaufene Fundsachen sind auch dann in der Nachweisung für den internen Verkehr zu vereinnahmen, wenn die Abgangsstation nicht im Verkehrsgebiete der bayerischen Staatseisenbahnen gelegen ist.

Ueber die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck im Wechselverkehr sind für jeden einzelnen Gepäckverkehr, beziehungsweise für jede Bahn oder für jeden Direktionsbezirk, besondere Nachweisungen zu führen.

In diesen Nachweisungen ist das wirkliche Gewicht, das Taxgewicht für die Strecke der bayerischen Staatseisenbahnen und der fremden Verwaltung, ferner die Zahl der Fahrkarten, auf welche im betreffenden Falle Freigepäck zu gewähren war und die Art dieser Fahrkarten für jede Abfertigung vorzumerken.

Der Vortrag der Stationen hat in alphabetischer Ordnung, sowie unter vollständiger Angabe der Leitungsvorschriften zu erfolgen. Stationen mit verschiedenen Leitungsvorschriften sind getrennt zu halten.

## Gepäck- und Kofferträgergebühren.

Die sämmtlichen anfallenden Gepäck- und Kofferträgergebühren sind mit den übrigen Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr an die k. Oberbahnamtskassa abzuliefern.

Zu diesem Zwecke sind die Gepäck- und Kofferträgergebühren *täglich von den einschlägigen* Bedienfteten im vollen Anfalle

an die Station abzuliefern und von dieser in ein eigenes Verzeichniß (Formular Nr. 1750) einzutragen, welches je nach Ablauf eines Monats abzuschließen und mit der Rechnung über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck an die Verkehrscontrole einzusenden ist.

Auf Grund dieses Verzeichnisses ist bei dem monatlichen Rechnungsabschlusse der Anfall an Gepäck- und Kofferträgergebühren zu der Summe der Einnahmen aus der Gepäckbeförderung im internen Verkehre zuzusetzen, weil dieser Anfall in den von der k. Oberbahnamtskasse herzustellenden Consignationen der gesammten Transporteinnahmen unter lit. A, interner Verkehr, in der Rubrik „Gepäck" durch einen Bruchstrich von den Einnahmen aus der Gepäckbeförderung getrennt, vorzutragen ist.

Aus den angefallenen Gepäck- und Kofferträgergebühren erhält jenes Personal, welches den Gepäck- und Kofferträgerdienst besorgt, eine Vergütung, welche in analoger Anwendung der Bestimmungen in § 15 der Vorschriften über die Verwendung der Ladegebühren vom 13. Juni 1887 — V.- u. A.-Bl. S. 416 — zu bemessen ist. (Siehe Abschnitt C.)

Die Verrechnung dieser Remuneration erfolgt, getrennt von jener aus Ladegebühren, auf dem für letztere vorgeschriebenen Formulare 257, auf welchem jedoch das Wort „Ladegebühren" handschriftlich in „Gepäck- und Kofferträger-Gebühren" abzuändern ist.

Bezüglich der **Führung der Nachweisungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen** besagt § 14 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung Folgendes:

Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren sind täglich auf Grund der Stämme zu den einschlägigen Beförderungsscheinen und Thierfrachtkarten unter Anführung der Bestimmungsstation und der vollständigen Leitungsvorschriften, des Tages, der Schein- und beziehungsweise Kartennummern, der Stückzahl der Beförderungsgegenstände und der erhobenen Geldbeträge in Nachweisungen (Formular Nr. 1661/64) einzutragen. Die Anlage und Führung der Nachweisungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Leichen und Fahrzeugen ergibt sich aus dem Vordrucke. Ueber die Einnahmen aus der Beförderung von lebenden Thieren sind für den internen Verkehr, sowie für jeden einzelnen Wechselverkehr besondere Nachweisungen anzulegen, in welche bei ganzen Wagenladungen die Anzahl der verwendeten Wagen und die Größe der Bodenfläche eines jeden derselben einzutragen ist.

Die Gebühren für die mit Beförderungsschein abgefertigten Hunde sind nicht in der erwähnten Nachweisung, sondern nach

§ 10 Abs. 16 der oben genannten Vorschriften (siehe Seite 20) am Schlusse der Register über den Verkauf von festen Fahrkarten zu vereinnahmen.

Für Stationen, nach welchen erfahrungsgemäß nur ein geringer Verkehr besteht, ist nicht eine eigene Seite zu verwenden, es sind vielmehr die Abfertigungen nach mehreren Stationen auf einer Seite, jedoch getrennt vorzutragen.

In den Nachweisungen des Wechselverkehrs sind hinter der Summe der erhobenen Gebühren die Nummern sämmtlicher Züge anzugeben, deren Benützung seitens des Aufgebers einer Ladung lebender Thiere bis zur Grenzstation in Aussicht genommen worden war.

Hinsichtlich der Nebengebühren aus der Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen besagt § 26 Abs. 1 der Kasse- und Rechnungsvorschriften, daß die Vereinnahmung dieser Gebühren im Register über erhobene Nebengebühren zu erfolgen hat.

## Anfertigung des Rechnungsmaterials.

Am ersten Tage eines jeden Monats sind die Nachweisungen für den abgelaufenen Monat abzuschließen. Die Ergebnisse sind in der gleichen Reihenfolge, wie in den Nachweisungen, in die Zusammenstellungen für den internen und für den Wechselverkehr Formular Nr. 1666/67 überzutragen.

Hiebei sind im internen Verkehr

a) die gewöhnlichen Gepäck- und Expreßgutsendungen,
b) die Milchsendungen,
c) die mit Personenzügen beförderten Fischsendungen,
d) die mit Schnellzügen beförderten Fischsendungen,
e) die als Gepäck behandelten Fundsachen

gesondert vorzutragen und für jede der erwähnten Sendungen gesonderte Summen zu ziehen, welche am Schlusse in eine einzige Summe zu vereinigen sind. Da die Gepäckscheingebühren ausschließlich für den internen Verkehr zu vereinnahmen sind, so ist die in der Zusammenstellung des Wechselverkehrs ermittelte Summe an Gepäckscheingebühren jener in der Zusammenstellung für den internen Verkehr unter entsprechender Bezeichnung zuzuzählen.

Einige Stationen, für welche besondere Anordnungen bestehen, haben in der Zusammenstellung des internen Verkehrs den Gesammteinnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck noch den Anfall an Kofferträgergebühren unter Bedeckung mit dem einschlägigen Verzeichniß zuzusetzen.

Das Zusammentragen der Ergebnisse des internen und des Wechselverkehrs in einer der Zusammenstellungen ist unzulässig.

Die eingezogenen Gepäckscheine des internen Verkehrs sind nebst den Packmeisterkarten nach Abgangsstationen und nach der Nummernfolge und Datum zu ordnen, ferner sind die von der gleichen Station eingelaufenen Scheine und Karten bei geringer Anzahl an der oberen Ecke links zusammenzuheften, bei größerer Anzahl zusammenzuschnüren. Die Gepäckscheine und Karten älterer Art sind aufzukleben. Die von Stationen der k. k. Staatseisenbahnen ausgefertigten Thierfrachtkarten, Beförderungsscheine und Karten für lebende Thiere sind in gleicher Weise wie die Gepäckscheine zu ordnen und zusammenzuheften.

Ueber die von Stationen fremder Bahnen ausgestellten Gepäckscheine sind besondere Empfangsnachweisungen nach Formular Nr. 1651/52 für jeden einzelnen Verkehr, beziehungsweise für jede Bahn oder für jeden Direktionsbezirk anzufertigen und die Scheine nebst den zugehörigen Packmeisterkarten, wie jene des internen Verkehrs zusammengeheftet, in die betreffende Nachweisung einzulegen. Die Spalten für das Taxgewicht sind abzuschließen.

Die von Stationen fremder Bahnen eingegangenen Thierfrachtkarten, Beförderungsscheine und Karten für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge sind in ein Verzeichniß nach Formular Nr. 1665 aufzunehmen, in welches die Abfertigungen aus sämmtlichen Wechselverkehren eingetragen werden müssen.

Für die vollständige Beibringung der eingelaufenen Gepäckscheine und Packmeisterkarten, dann der Thierfrachtkarten, sowie der Beförderungsscheine und der einschlägigen Karten, ferner für die gehörige Ordnung sämmtlicher Scheine und Karten sind die Vorstände der Abfertigungsstellen verantwortlich.

Alle etwa unbrauchbar gewordenen Thierfrachtkarten, Beförderungsscheine und Karten sind mit entsprechenden Bemerkungen versehen den einschlägigen Nachweisungen beizulegen.

### Ordnung und Einsendung des Gepäck- ꝛc. Rechnungsmaterials.

(Siehe Terminskalender Seite 276.)

## III. Die Rechnungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Gütern.

(§§ 49, 50, 51 u. 52 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen.)

### Kartirung.

Die Güterrechnungen sollen eine specielle Uebersicht über den Gesammtverkehr in:

Eilgut,
Frachtgut,
Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern laufend,
Militärgut und
Baumaterialien

bieten. Es sind deßhalb sowohl im internen, wie im Wechselverkehr für die bezeichneten verschiedenen Gütergattungen auch gesonderte Frachtkarten auszufertigen. (Vergl. auch § 39 der allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften.)

Hiebei ist Folgendes zu beachten:

a) Zu den Militärgütern zählen die nach dem Militärtarif abzufertigenden Sendungen, zu den Baumaterialien jene frachtpflichtigen Dienstsendungen, welche nach dem einschlägigen Tarif behandelt werden. Die Ausscheidung der Baumaterialien hat, der Giltigkeit des betreffenden Tarifs entsprechend, nur im internen Verkehr stattzufinden.

b) Die Frachtkarten sind dem Vordrucke gemäß gehörig auszufüllen, insbesondere ist auf den richtigen Vortrag der Verkehrsleitungsvorschrift (Route) und der Tarifklasse Bedacht zu nehmen, da hiedurch die Anfertigung der Nachweisungen wesentlich erleichtert wird.

c) Bei der Dekartirung der angekommenen Frachtkarten ist ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß undeutliche Gewichts- oder Inhaltsangaben auf Grund der Frachtbriefe richtig gestellt, ferner fehlende Bezeichnungen der angewendeten Tarifklasse oder des Güterverkehrs, in welchem die Abfertigung bewirkt worden war, ergänzt werden.

## Anfertigung der Nachweisungen.

1. Ueber den Kartenwechsel mit jeder Station sind zwei getrennte Nachweisungen (Formular 1677/79)

a) über abgegangene und
b) über angekommene Güter

gemeinschaftlich für Eil- und Frachtgut zu führen, worin die Frachtkartenabschlüsse und zwar hinsichtlich der Gewichtsmengen je nach der Tarifklasse, dann hinsichtlich der frankirten und überwiesenen Beträge

für Eilgut,
für Stückgut und
für Wagenladungsgut

in gesonderten Spalten vorgetragen werden.

2. Im Verkehr mit den Stationen München Centralbahnhof und Nürnberg Centralbahnhof, dann in denjenigen Wechselverkehren, für welche eine bezügliche Anordnung

besteht*), sind getrennte Eilgut- und Frachtgut-Nachweisungen für den Versand und den Empfang anzulegen.

3. Für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend,
Militärgut und
Baumaterialien
sind der gesonderten Kartirung entsprechend stets getrennte, andere Gütersendungen nicht umfassende Nachweisungen anzufertigen.

4. Das nämliche Verfahren ist auch zu beachten für Abfertigungen zwischen den gleichen Stationen über verschiedene Uebergangspunkte, ferner für Abfertigungen von und nach den verschiedenen Bahnhöfen der gleichen Stadt, dann von und nach Stationen, welche tarifgemäß den Beisatz loco und transit führen.

5. Das Gewicht der Militärgüter und Baumaterialien ist der angewendeten Tarifklasse gemäß bei Einzelngütern in die hiefür vorgesehenen Spalten, bei Wagenladungen in die Spalten für Ausnahmetarife einzusetzen. Im letzteren Falle hat die Spaltenüberschrift bei den Militärgütern „Ladungen bis zu 6000 Kgr." und „Ladungen von mehr als 6000 Kgr.", ferner bei den Baumaterialien „Ladungen von 5000 Kgr." und „Ladungen von 10,000 Kgr." zu lauten.

6. Die Nachweisungen des Wechselverkehrs sind mit vollständiger Angabe der Verkehrsleitungsvorschriften, mit der Bezeichnung des Verbandsverkehrs und mit den Namen der einschlägigen fremden Eisenbahnverwaltung oder des Eisenbahndirektionsbezirks zu versehen. Hienach ist z. B. die Nachweisung für den Güterverkehr zwischen München Ostbahnhof und Stolberg Mühle zu überschreiben:

„Rheinisch-westphälisch-bayerischer Verkehr, K. E. D. Köln (linksrheinisch)"
via Aschaffenburg—Hanau—Rüdesheim—Niederlahnstein—Coblenz Moselbahn.

7. Für die im württembergischen Güterverkehr zu führenden Versand- und Empfangshefte sind die allgemeinen Nachweisungsformulare zu verwenden.

8. Für Stationen mit geringem Verkehr haben sämmtliche Abfertigungsstellen das kleine Nachweisungsformular (halbe Größe) zu verwenden.

9. Bei Anfertigung der Nachweisungen ist ganz besonders darauf zu sehen, daß die Gewichtsmengen der verschiedenen Tarifklassen von einander getrennt vorgetragen werden. Es sind daher, wie schon der Vordruck des Formulars ergibt, gesonderte Spalten zu verwenden:

*) Siehe die *einzelnen direkten* Verkehre.

für Eilgut,
für Stückgut zum gewöhnlichen Tarif,
für Stückgut zu besonderen Tarifen,
für die Klassen $A^1$ und B,
für die Specialtarife $A^2$, I und II,
für Specialtarif III bei Ladungen von mindestens 5000 Kgr. nach Specialtarif II berechnet,
für Specialtarif III bei Ladungen von 10,000 Kgr.,
für jeden Ausnahmetarif.

10. Soferne die Anzahl der Abfertigungen nicht gestatten sollte, für jeden Ausnahmetarif eine besondere Spalte zum Vortrage des Gewichtes zu benützen, kann für mehrere Ausnahmetarife eine und dieselbe Spalte verwendet werden. In diesem Falle ist jedoch jedem Gewichtsvortrage die Nummer des betreffenden Ausnahmetarifs beizusetzen und bei dem Abschlusse der Nachweisung für jeden Ausnahmetarif eine besondere Summe zu ziehen.

11. Bei Eilgut, welches nach dem Tarif für Stückgut abgefertigt wird, hat der Vortrag des Gewichtes und der Frachtbeträge in der Spalte „Stückgut" zu erfolgen.

12. Bestehen in einem Verkehr mehrere Stückgutklassen, so ist die Klasse I in die Spalte „Stückgut zu gewöhnlichem Tarif", die Klasse II in jene „Stückgut zu besonderen Tarifen" unter handschriftlicher Ergänzung des betreffenden Spaltenvordruckes einzutragen.

13. Stückgüter, welche nach einem Ausnahmetarif behandelt werden, wie Düngemittel, Sämereien, Eisenwaaren, sind gleichfalls unter „Stückgut zu besonderen Tarifen" unter Einsetzung der Nummer des Ausnahmetarifs vorzutragen.

14. Das Gewicht des Stückgutes, welches zu den Sätzen eines Spezialtarifs abgefertigt wird, ist in die Spalte des einschlägigen Spezialtarifs und die erhobene Fracht in die Spalte „Wagenladung" einzusetzen. So hat der Vortrag des Gewichtes von leeren, nach Spezialtarif III tarifirenden Bierfässern unter Spezialtarif IIIb zu erfolgen.

15. Erfordern die Karteneinträge in die Nachweisungen mehr als eine Seite, so ist jede Seite für sich abzuschließen, worauf die einzelnen Seitensummen am Schlusse zusammengestellt und in eine Hauptsumme vereinigt werden. Ueberträge von Seite zu Seite sind unzulässig.

16. Die Frachtkarten sind nach dem Datum der Ausfertigung und der Nummernfolge einzeln, nicht in Gruppen mit zusammengezogenen Gewichtsmengen und Geldbeträgen, einzutragen.

17. Die auf den Karten vorgemerkten Zölle und Zollabfertigungsgebühren sind, soferne dieselben nicht besonders angerechnet werden, in der Spalte „Auslagen der Unterwegsstationen"

unter Bezeichnung der Unterwegsstation, die von der Empfangsstation erhobenen Nebengebühren, soferne dieselben nicht besonders zu verrechnen sind, in der hiefür vorgesehenen Spalte vorzutragen.

18. Bei jenen Güterverkehren, für welche die Tarife nicht in der deutschen Währung erstellt sind, obwohl die Frachterhebung und die Nachnahmezahlung in dieser Währung erfolgt, müssen die Geldbeträge in der gleichen Währung wie in den Frachtkarten eingetragen werden. In der betreffenden Spalte oder am Rande der Nachweisung aber ist bei jeder einzelnen Karte der zum jeweiligen Kurse umgerechnete wirklich erhobene Frankatur- oder Ueberweisungsbetrag beziehungsweise der hinausbezahlte Nachnahmebetrag vorzumerken.

19. Die Summe dieser am Rande verzeichneten Beträge ist bei der Umrechnung der Endsummen der Nachweisung allein in Berücksichtigung zu ziehen.

20. Tritt bei solchen Verkehren im Laufe des Rechnungsmonats eine Kursänderung ein, so sind die Geldbeträge in den Nachweisungen für jeden Kurs gesondert abzuschließen, jedoch am Schlusse zusammenzuziehen, während für die Gewichtsmengen nur eine einzige Summe zu ziehen ist.

21. Die Anlage und Ergänzung der Nachweisungen ist derart zu fördern, daß die für die Einsendung des Rechnungsmaterials festgesetzten Termine zuverlässig eingehalten werden können. (Siehe Terminskalender Seite 278.)

## Anfertigung der Zusammenstellungen und Hauptzusammenstellungen.

1. Nach Monatsabschluß sind auf Grund der abgeschlossenen Nachweisungen unter Trennung des Güter-Versands und des Güter-Empfangs:

a) im internen Verkehr Hauptzusammenstellungen,
b) im Wechselverkehr für jeden Güterverkehr beziehungsweise für jede Bahn oder für jeden Direktionsbezirk Zusammenstellungen anzufertigen, deren Abschlüsse in Hauptzusammenstellungen für den gesammten Wechselverkehr aufgenommen werden.

### Interner Verkehr.

2. In die Hauptzusammenstellungen des internen Verkehrs, welche wie die Nachweisungen besondere Spalten für die verschiedenen Gewichtsgattungen und Geldbeträge enthalten, sind die Endsummen der Nachweisungen aufzunehmen und zwar

a) für Eil- und Frachtgut,
b) für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend,
c) für Militärgut,
d) für *Baumaterialien.*

3. Hiebei ist die vorstehende Reihenfolge, innerhalb welcher die Stationen dem Alphabete nach aufzuführen sind, gehörig zu beachten.

4. Jede einzelne der bezeichneten Gütergattungen ist für sich abzuschließen, so daß vier Zwischensummen nothwendig werden können, welche zusammenzustellen und in eine Gesammtsumme zu vereinigen sind.

5. Der im Register über erhobene Nebengebühren ausgewiesene Anfall ist der Gesammtsumme in der Hauptzusammenstellung der angekommenen Güter des internen Verkehrs zuzusetzen.

### Wechselverkehr.

6. In die Zusammenstellungen, welche die gleichen Spalten für die verschiedenen Gewichtsgattungen und für die Geldbeträge wie die Nachweisungen enthalten, sind die Endsummen der Nachweisungen unter vollständigem Vortrag der verschiedenen Instradirungsrouten nach den letzteren getrennt in alphabetischer Reihenfolge der Stationen aufzunehmen und zwar

a) für Eil- und Frachtgut,
b) für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend,
c) für Militärgut.

7. Jede einzelne der erwähnten Gütergattungen ist für sich abzuschließen, worauf die ermittelten Summen am Schlusse zusammengetragen und in eine Gesammtsumme vereinigt werden.

8. Das Abschließen jeder einzelnen Instradirungsroute für sich ist zu unterlassen, soferne nicht besondere Anordnungen bei einzelnen Verkehren bestehen. (Siehe Seite 32 bis 65.)

9. Die Gesammtsummen der einzelnen Zusammenstellungen sind in die Hauptzusammenstellungen überzutragen.

10. Der Vortrag in den letzteren kann in beliebiger Ordnung erfolgen, jedoch müssen die Zusammenstellungen in die gleiche Reihenfolge gebracht werden, in welcher dieselben in den Hauptzusammenstellungen erscheinen

11. Die in den Zusammenstellungen enthaltenen Auslagen der Unterwegsstationen und Nebengebühren der Empfangsstation sind in den Hauptzusammenstellungen den Nebengebühren der Versand. station zuzusetzen und mit der Ueberweisungssumme zu vereinigen-

## Herstellung des Rechnungsabschlusses.

1. Der Rechnungsabschluß hat nur das in den Haupt-Zusammenstellungen ausgewiesene Rechnungssoll, nämlich die vereinnahmten Frankaturen und Ueberweisungen, sowie die verausgabten Nachnahmen zu enthalten.

2. Die Einnahmen für die Beförderung von Eilgut, Frachtgut (Stückgut, Wagenladungen und Eisenbahnfahrzeuge), Militärgut

und Baumaterialien müssen gesondert vorgetragen werden, dagegen sind bei den Nachnahmen, Frachtzuschlägen, Nebengebühren und Nachnahmeprovisionen nur die für sämmtliche Gütergattungen ermittelten Hauptsummen einzusetzen.

3. In welcher Weise die Ueberträge der Ergebnisse aus den Hauptzusammenstellungen in den Rechnungsabschluß zu bewirken sind, ist aus den Anlagen 58 und 59 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie über die Rechnungsstellung zu entnehmen.

4 Die nach dem Rechnungsabschlusse noch eintreffenden Güterfrachtkarten des Vormonates sind für den laufenden Monat zu verrechnen. Diese Karten müssen nach vollzogener Verbuchung an demselben Tage, an welchem sie eingelaufen sind, mit einem Verzeichnisse nach Formular 1699, in welchem die Einsetzung der Geldbeträge ausschließlich in der Markwährung zu erfolgen hat, an die Verkehrskontrole eingesendet werden.

5. Die nachträglich eingelaufenen Karten sind ausgeschieden nach dem internen und Wechsel-Verkehr ohne Anfertigung besonderer Nachweisungen in je eine Zusammenstellung aufzunehmen, deren Schlußsummen als erste Position in der Hauptzusammenstellung des Nachmonates über die im internen bezw. Wechsel-Verkehr angekommenen Gütersendungen mit der Bezeichnung „Karten des Vormonates“ vorzutragen sind. Die beiden Zusammenstellungen sind mit der gleichen Bezeichnung zu versehen und mit dem Empfangsmaterial des Nachmonates in Vorlage zu bringen.

---

Hinsichtlich der Rechnungsstellung im direkten Verkehre bestehen verschiedene Sonderbestimmungen, welche nachstehend der Hauptsache nach zusammengefaßt werden sollen.

### Allgemeines.

Im Wechselverkehr sind die Nachweisungen mit vollständiger Angabe der Verkehrsleitungsvorschriften, mit der Bezeichnung des Verbandsverkehrs und mit den Namen der einschlägigen fremden Eisenbahnverwaltungen oder des Eisenbahndirektionsbezirks zu versehen. So muß z. B. im Verkehr mit der Main-Neckarbahn die Nachweisung die vollständige Instradirungsroute: „Ulm—Bretten—Heidelberg“ tragen; der Vortrag von Uebergangsstationen allein genügt nicht.

Bei Anfertigung der Nachweisungen ist ganz besonders darauf zu sehen, daß die Gewichtsmengen der verschiedenen Tarifklassen

von einander getrennt vorgetragen werden, wie dies D. B. 45 v. J. 1890 vorschreibt.

Beim Monatsschluß sind die Nachweisungen zu addiren, nach Bahnen oder Direktionsbezirken zu legen und alsdann ausgeschieden nach den Instradirungsrouten unter vollständigem Vortrag der letzteren in die Zusammenstellungen aufzunehmen.

In die Hauptzusammenstellung des Wechselverkehrs sind die Gesammtsummen der einzelnen Zusammenstellungen überzutragen; der Vortrag kann in beliebiger Ordnung erfolgen, jedoch müssen die Zusammenstellungen in gleiche Reihenfolge gebracht werden, in welcher dieselben in den Hauptzusammenstellungen erscheinen.

## I.

## Badisch-Bayerischer Güter-Verkehr.

Die Nachweisungen sind in die für die badische Bahn zu erstellende Zusammenstellung genau ausgeschieden nach den in den Verkehrsleitungs-Vorschriften — giltig vom 1. Juni 1891 — genannten 85 Routen, z. B. Route 18 Würzburg, Route 19 Würzburg—Mergentheim—Mengen, Route 25 Würzburg—Mosbach, Route 39 Würzburg—Mosbach—Heidelberg u. s. f. aufzunehmen Die einzelnen Routen sind nicht für sich, sondern die Zusammenstellungen eventuell seitenweise abzuschließen und die einzelnen Seitensummen am Schlusse des Vortrages zusammenzustellen und durch Addition die Gesammtsumme herzustellen.

Außer den Stationen der badischen Bahn ist auch die Station Mannheim (bad. Bahn) unter der entsprechenden Route in diese Zusammenstellung aufzunehmen.

## II.

## Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Verkehr.

Stationen:

Basel,
Konstanz,
Schaffhausen,
Singen.

### Zusammenstellung.

Die für diese Stationen besonders anzulegenden Zusammenstellungen richten sich nach den Bahnen, in welchen die Stationen abgefertigt wurden.

Eventuell sind im Ganzen drei Zusammenstellungen anzufertigen:

Die erste Zusammenstellung hat die oben vier genannten Stationen der badischen Staatsbahn zu umfassen.

In die zweite ist die Station Basel der Reichsbahn und in die dritte die Stationen Basel der Bötzberger Bahn, dann Konstanz, Singen und Schaffhausen der schweizerischen Nordostbahn aufzunehmen.

Die Zusammenstellungen werden in deutscher Währung erstellt.

Für die Stationen Basel und Schaffhausen sind für den badischen, Reichsbahn- und schweizerischen Verkehr in den Nachweisungen die Geldbeträge in die Frankenwährung vorzutragen und die Endsumme in die Markwährung zu reduciren.

Der Vortrag der Routen auf den Nachweisungen erfolgt nach Maßgabe der Verkehrsleitungsvorschriften, giltig ab 1. Januar 1893.

## III.

## Berlin-Bayerischer Güter-Verkehr.

(Vom 1. Mai 1892.)

| | | |
|---|---|---|
| Eisenbahn-Direktions-Bezirk: | **4. Magdeburg:** | Lagerhof bei Gesundbrunnen |
| **1. Erfurt:** | Berlin Potsd. Bhf. | Moabit |
| Berlin Anh.-Dresd.-Bhf. | | Rixdorf |
| Tempelhf. Rangirbhf. | **5. Berlin:** | Rummelsburg Rangirbhf. |
| **2. Altona:** | Berlin Centralmarkthalle | Städt. Centralviehhof Berlin |
| Berlin H. u. L. | Berlin Görlitzer Bhf. | Tempelhof Ringbahn |
| | „ Nordbhf. | Wedding |
| **3. Bromberg:** | „ Schles. Bhf. | Weißensee |
| Berlin Ostbhf. | „ Stett. Bhf. | Westend |
| Lichtenberg-Friedrichsfelde. | Friedrichsberg | Wilmersdorf-Friedenau. |
| | Grunewald | |
| | Halensee | |

Zusammenstellungen:

Für jeden der oben genannten 5 Eisenbahn-Direktionsbezirke sind getrennte Zusammenstellungen anzufertigen unter Ausscheidung der betreffenden Routen.

Die Zusammenstellungen sind entsprechend zu überschreiben, wie z. B.:

„Berlin-Bayerischer Verkehr“

Verkehr mit E.-D.-B. Magdeburg.

Sendungen nach Berlin Militärbahnhof sind nach Tempelhof Ringbahn abzufertigen.

# IV.
# Thüringisch-Bayerischer Verband.
(Vom 1. Sept. 1891.)

| | | |
|---|---|---|
| 1. **Direktions-Bezirk Erfurt.** | 4. **Weimar-Geraer Bahn:** | 6. **Ruhlaer Bahn:** |
| 2. **Eisenberg-Crossener Bahn:** | Göschwitz | Ruhla |
| Eisenberg | Groß-Schwabhausen | Thal. |
| 3. **Saalbahn:** | Hermsdorf-Klosterls. | 7. **Arnstadt-Ichtershausener Bahn:** |
| Blankenburg i. Th. | Jena Weim.-Ger. Bhf. | Ichtershausen. |
| Camburg | Kraftsdorf | 8. **Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn:** |
| Dornburg | Mellingen | Berka |
| Göschwitz | Roda | Blankenhain |
| Großheringen Saalb. | Töppeln | Kranichfeld |
| Jena " | Weimar W.-Ger. Bhf. | Rohra |
| Kahla | 5. **Ilmenau-Groß-breitenbacher Bahn:** | Tannroda |
| Orlamünde | Gehren | Weimar B. B. |
| Pößneck " | Grenzhamer | |
| Rudolstadt | Großbreitenbach | |
| Schwarza | Langenwiesen | |
| Uhlstädt. | Neustadt-Gillersdorf. | |

Zusammenstellung.

Für jeden der angeführten Direktionsbezirke, resp. Bahnen sind gesonderte Zusammenstellungen anzulegen und entsprechend zu überschreiben:

z. B. Thüringisch-Bayerischer Verband
„Verkehr mit der Saalbahn".

Auf den Nachweisungen hat der Vortrag der ganzen Instradirungsroute zu erscheinen, während in den Zusammenstellungen nur eine Ausscheidung nach den Uebergangspunkten, wie Hof, Gemünden, Meiningen 2c. zu erfolgen hat.

# V.
# Hessisch-Bayerischer Verkehr.

Für den bayerisch-hessischen Güterverkehr ist eine Zusammenstellung anzufertigen und unter Ausscheidung der Routen aufzunehmen:

1) die Stationen der hessischen Ludwigsbahn (Tarifheft II vom 1. Januar 1891).

2) die Stationen der hessischen Nebenbahnen (Tarifheft vom 1. Januar 1891)
3) die Rhein- und Main-Hafenstädte: nämlich Frankfurt a. M. H. Hauptbhf — Frankfurt a. M. H. L. B. neuer Bhf. — Frankfurt a. M. H. L. B. O.-B. — Frankfurt a. M. H. L. B. Hafen — Gustavsburg — Mainz C.-B. — Mainz Hafen — Mannheim Neckarvorstadt — u. Mannheim H. L. B.

NB. Stationen der Rhein- und Main-Hafenstationen, welche nach den Umschlagstarifen abgefertigt werden, dürfen nicht im bayer.-hessischen Verkehr rapportirt werden, sondern in dem bezw. Umschlagsverkehre.

Jene Transporte von und nach Stationen der hessischen Ludwigsbahn, welche im Rhein- und Main-Umschlagsverkehr oder im süddeutschen Donau-Umschlagsverkehr abgefertigt werden, sind nicht für den hessisch-bayerischen Güterverkehr, sondern gesondert zu rapportiren.

Für die Station Frankfurt a. M. sind gesonderte Nachweisungen für Eilgut und Frachtgut anzulegen.

## VI.
## Nassau-Bayerischer Güterverkehr.
(Tarif vom 1. Januar 1891.)

Hiezu gehören:
a) Die in diesem Tarif, sowie im Frankfurt a. M. ꝛc.—bayerischen Gemeinschaftstarif vom 1. Januar 1891 enthaltenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M.
b) Die Stationen Hanau Nordbahnhof des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover.
c) Die Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn.

Für jede dieser drei Gruppen ist eine eigene Zusammenstellung anzufertigen

In den Zusammenstellungen sind die Routen vollständig vorzutragen, es sind deshalb auch die jenseits der bayerischen Uebergangspunkte gelegenen Bahnwege beizufügen.

## VII.
## Frankfurt a. M. ꝛc.-Bayerischer Güterverkehr.

Hier ist zu bemerken, daß die in diesen Tarif aufgenommenen außerbayerischen Stationen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen und Verkehren angehören, weßhalb die Zusammenfassung sämmtlicher Stationen in einer einzigen Zusammenstellung durchaus unzulässig

3*

ist. Die Rapportirung hat vielmehr in den Zusammenstellungen der einschlägigen Verkehre und Eisenbahnen zu erfolgen, ausgenommen Ludwigshafen a. Rh.

In dem Gemeinschafts-Tarif sind aufgeführt:

Frankfurt a. M. Staatsbahnhof,
Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (Main-Neckar-Bahn),
Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staats-Bahnhof (auch Bebraer Bahnhof),
Frankfurt a. M. hessische Ludwigsbahn, Hauptbahnhof (Eilgut),
Frankfurt a. M. hessische Ludwigsbahn (Frachtgut),
Frankfurt a. M. Ostbahnhof,
Frankfurt a. M. Hafen,
Frankfurt a. M. Sachsenhausen Hafen,
Gustavsburg,
Kastel,
Kastel Hafen,
Ludwigshafen a. Rh.,
Mainz Centralbahnhof,
Mainz Hafen,
Mannheim badische Staatsbahn,
Mannheim hessische Ludwigsbahn und
Mannheim Neckarvorstadt.

Für jede dieser Stationen ist eine besondere Nachweisung anzulegen.

Rapportirt werden in der Zusammenstellung:

a) für den Nassau-bayerischen Güterverkehr — K. E. D. Frankfurt a. M. — die Stationen:
Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (Hauptpersonenbahnhof) für Eilgut,
Frankfurt a. M. Staatsbahnhof für Frachtgut,
Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staatsbahnhof,
Frankfurt a. M. Hafen via Offenbach,
Frankfurt a. M. Sachsenhausen Hafen,
Kastel und
Kastel Hafen;

b) für den hessisch-bayerischen Güterverkehr die Stationen:
Frankfurt a. M. hessische Ludwigsbahn (Hauptbahnhof),*
Frankfurt a. M. hessische Luwigsbahn (neuer Bahnhof),
Frankfurt a. M. Ostbahnhof,
Frankfurt a M. Hafen via Mainkur,

*) Für die Station Frankfurt a. M. sind gesonderte Nachweisungen für Eil- und Frachtgut anzulegen.

Gustavsburg,
Mainz Centralbahnhof,
Mainz Hafen,
Mannheim hessische Ludwigsbahn und
Mannheim Neckarvorstadt;

c) für den badisch-bayerischen Güterverkehr die Station:
Mannheim badische Bahn;

d) für den Main-Neckar-Bahn—bayerischen Güterverkehr die Station:
Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (Main-Neckar-Bahn);
die Station Ludwigshafen a. Rh. in einer besonderen Zusammenstellung.

Für solche Transporte, welche in Ludwigshafen a. Rh. rheinaufwärts anlangen oder rheinabwärts weitergehen, sind gesonderte Nachweisungen anzulegen mit der Bezeichnung:
„Rhein-Umschlags-Verkehr mit Ludwigshafen a. Rh."
zu überschreiben und in die Zusammenstellung für den Ludwigshafen-bayerischen Güterverkehr aufzunehmen.

NB. Siehe auch Schlußbemerkung zum bayerisch-hessischen Güterverkehr.

VIII.

## Magdeburg-Bayerischer Verkehr.

(Vom 1. Oktober 1892.)

### Rapportirung und Verrechnung der Gütersendungen.

Die Rapportirung hat getrennt nach den Bahnwegen
über Aschaffenburg,
„ Gemünden,
„ Hof,
„ Meiningen,
„ Probstzella,
„ Ritschenhausen,
für jede Empfangs- bezw. Versandstation zu erfolgen. Es sind jedoch sämmtliche 6 Routen in einer Zusammenstellung vorzutragen und nur die einzelnen Seiten, nicht jede Route für sich abzuschließen.

Getrennte Zusammenstellungen sind anzufertigen:
1. für die Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg,
2. „ „ „ der Braunschweigischen Landeseisenbahn,
3. „ „ „ der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn,
4. „ „ „ der Neuhaldensleber Eisenbahn,
5. „ „ „ der Stendal-Tangermünder Eisenbahn,
6. „ „ „ der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Die betreffenden Zusammenstellungen sind entsprechend zu überschreiben, wie z. B.:

„Magdeburg-Bayerischer Verband"

„Verkehr mit der Neuhaldenslebener Bahn".

In den Zusammenstellungen hat eine Ausscheidung nur nach den bayerischen Uebergangspunkten, nicht auch nach Nebenrouten zu erfolgen, also

z. B. via Probstzella,
oder „ Ritschenhausen,
„ „ Gemünden 2c. 2c.

Für Eil- und Frachtgüter sind gesonderte Nachweisungen anzulegen für die im Verzeichnisse der Stationen mit getrennten Abfertigungsstellen bezeichneten Eilgutstellen.

Die Stationen Berlin Lehrter Bahnhof, Berlin Potsdamer Bahnhof und Leipzig Magdeburger Bahnhof sind zwar Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Magdeburg, gehören jedoch nicht zum Magdeburg-bayerischen Verbande. Es sind vielmehr den einschlägigen Tarifen entsprechend die Stationen Berlin Lehrter Bahnhof und Berlin Potsdamer Bahnhof im Berlin-bayerischen Güterverkehr, die Station Leipzig Magdeburger Bahnhof im bayerisch-sächsischen Güterverkehr, jedoch in besonderen Zusammenstellungen, für den Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg zu rapportiren.

Hinsichtlich der verschiedenen Bahnhöfe in Braunschweig wird bemerkt, daß die Stationen Braunschweig Hauptbahnhof und Ostbahnhof der k. Eisenbahndirektion Magdeburg im Magdeburg-bayerischen Verbande, die Stationen Braunschweig Nordbahnhof und Braunschweig Westbahnhof für die braunschweigische Landeseisenbahn im Magdeburg-bayerischen Güterverkehr zu rapportiren sind.

## VIII a.

## Umschlags-Verkehr

und zwar:

a) **Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr.**

b) **Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr.**

c) **Süddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr.**

Für die in den genannten Verkehren zur Abfertigung gelangten Sendungen sind eigene Nachweisungen und für jeden Verkehr eine gesonderte Zusammenstellung anzufertigen Hinsichtlich der Kartirung der einschlägigen Sendungen ist besonders zu beachten, daß gemäß Dienstbefehl Nr. 31 vom 6. März 1889 in den betreffenden Frachtkarten stets der angewendete Tarif, sowie der Ursprung und

der Bestimmungsort des Gutes näher bezeichnet werden muß, um die richtige Rapportirung der Karten zu ermöglichen.

## IX.

## Hannover-bayerischer Güterverkehr.

[Tarifheft Nr. 1 vom 1. August 1893 (K. E. D. Hannover).
Tarifheft Nr. 2 vom 1. Juni 1889 (K. E. D. Altona).
Theil II vom 1. August 1893 (K. E. D. Frankfurt a. M.)]

Gesonderte Zusammenstellungen sind anzulegen für nachstehende Bahnen bezw. Direktionsbezirke:

a) für den Eisenbahndirektionsbezirk Hannover einschließlich der Warstein-Lippstadter Bahn und der Farge-Vegesacker Bahn,
b) für die oldenburgische Staatseisenbahn,
c) „ den Eisenbahndirektionsbezirk Altona,
d) „ die Lübeck—Büchener Bahn,
e) „ „ Mecklenburger Friedrich-Franz-Bahn, einschl. Deutsch-nordische Lloydbahn.
f) „ „ Priegnitzer Bahn,
g) „ den Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a M. (östlich von Hanau).

In den erwähnten Zusammenstellungen sind die entsprechenden Nachweisungen in alphabetischer Reihenfolge nach folgenden Hauptrouten ausgeschieden vorzutragen:

Route Aschaffenburg—Hanau Ostbahnhof,
„ Gemünden,
„ Hof—Weida,
„ Lichtenfels—Eisenach,
„ Lichtenfels - Grimmenthal—Suhl,
„ Meiningen—Eisenach,
„ Probstzella—Pößneck,
„ Probstzella—Mellingen,
„ Ritschenhausen Suhl.

Die Transporte, welche auf Grund der in den Klassentarifen enthaltenen Ausnahmetarifsätzen abgefertigt werden, sind genau nach der tarifmäßigen Benennung auszuführen. Theilfrancaturen sind mit rother Tinte nicht nur in den Nachweisungen, sondern auch in den Zusammenstellungen vorzutragen.

Die Zusammenstellungen sind entsprechend zu überschreiben:
wie z. B. „Hannover-bayerischer Verband"
„Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn"
und die Routen genau auszuscheiden.

X.

## Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Verkehr.

(Ausnahmetarif vom 1. December 1889.)

Besondere Zusammenstellungen sind zu erstellen:

a) für den Eisenbahndirektionsbezirk Hannover,
b) „ „ „ Altona,
c) „ „ „ Berlin,
d) „ die oldenburgische Staatseisenbahn,
e) „ „ Lübeck—Büchener Bahn.

Die Ausscheidung der Nachweisungen in den Zusammenstellungen hat nach denselben Hauptrouten zu erfolgen, welche für den Hannover-bayerischen Güterverkehr vorgeschrieben sind.

In Betracht kommt hier speciell:

**Güter-Verkehr**

zwischen

**Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg,** Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover,
**Hamburg** H., Station des Eisenbahndirektionsbezirks Altona,
**Brake, Nordenham,** Stationen der großherzogl. oldenburgischen Staatseisenbahn,
**Lübeck,** Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
**Stettin,** Station des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin

einerseits

und

Stationen der **Königlich bayerischen Staatseisenbahnen**

andererseits.

### Artikel-Verzeichniß.

Ausnahme-Tarif I.

a) **Cassia, Catechu, Cocosnußöl, Felle und Häute** (rohe, gesalzene oder getrocknete, nicht aber gegerbte), **Fische** (frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt), **Häringe** geräuchert, marinirt; **Gambier, Kaffee, Palmöl, Palmkernöl** (Palmnußkernöl) **Pfeffer, Piment, Rohtabak, Schmalz** (Schweinefett), **Talg, Thran,** getrocknete Südfrüchte;
b) **Petroleum und Naphtha;**
c) **Farbehölzer und Quercitron, Häringe,** frische, gesalzene;
d) **Reis,** auch Reisgries, Reismehl, Abfall von Reis, für letztere Artikel aber nur dann, wenn Sp. T. II nicht billiger.
e) **Baumwolle,** rohe.

## XI.
## Main=Neckar=Eisenbahnen.
### Theil II Heft 5 vom 1. Januar 1891.

| Stationen: | | |
|---|---|---|
| Arheilgen | Friedrichsfeld M. N. B**) | Laudenbach |
| Auerbach an der Berg=straße | Großsachsen=Heddes=heim | Pfungstadt |
| Bensheim | Heidelberg M. N. B.*) | Schwetzingen M. N. B. *) |
| Bickenbach-Jugenheim | Hemsbach | Sprendlingen M. N. B. |
| Darmstadt M. N. B.*) | Heppenheim | Weinheim |
| Eberstadt | Isenburg | Zwingenberg M. N B. |
| Egelsbach | Ladenburg | Frankfurt a./M. Main=Neckarbahn. |
| | Langen | |

*) Die Abfertigung erfolgt, soweit direkte Frachtsätze bestehen.

**) Nach Friedrichsfeld mit und ohne Bahnhofvorschrift erfolgt Abfertigung nach Maßgabe der Leitungsvorschriften vom 1. Jan. 1891, S. 3 u. 4.

Für diesen Verkehr ist eine Zusammenstellung zu fertigen.

Der Vortrag der Endsummen der Nachweisungen erfolgt genau nach Routen ausgeschieden.

Der Vortrag nach Uebergangsstationen: Aschaffenburg oder Ulm oder Würzburg genügt nicht, sondern ist die volle Instradirungsroute, wie z. B. via Ulm — Bretten — Heidelberg anzugeben.

Für Frankfurt a. M. Staatsbhf. bezw. Frankfurt a. M. Staatsbhf. (Main=Neckarbahn) geschieht die Rapportirung, soweit Beförderung der Transporte über Aschaffenburg stattfindet, im Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt, soweit Beförderung über Heidelberg stattfindet für die Main=Neckarbahn.

NB. Für Holzsendungen sind besondere Nachweisungen zu erstellen.

## XII.
## Oberhessischer Verkehr.
### Theil II vom 1. August 1891.

| Stationen: | | |
|---|---|---|
| | Groß=Büsch | Nidda |
| | Großenlüder | Ranstadt |
| Alsfeld | Grünberg | Reiskirchen |
| Büdingen | Hungen | Renzendorf |
| Burg und Nieder=Gemünden | Lauterbach | Salzschlürf |
| | Lich | Stockheim i. Hessen |
| Ehringhausen | Mittelgründau | Zell=Romrod |
| Gießen O. H. B. | Mücke | |

Die für diese Bahn anzufertigende Zusammenstellung hat nur die Ausscheidung nach Routen zu umfassen.

## XII a.

## Frankfurt-oberhessisch-bayerischer Güterverkehr.

(Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M.)
(Tarif vom 1. August 1891.)

Hinsichtlich der Rapportirung ist das Folgende zu beachten: Die Rapportirung hat getrennt nach den Bahnwagen
über Aschaffenburg,
„ Gemünden,
„ Hof
„ Lichtenfels,
„ Meiningen,
„ Probstzella— { Pößneck, Camburg, Mellingen,
„ Ritschenhausen
für jede Empfangs- bezw. Versandstation zu erfolgen.

Für die Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a. M. und für die Stationen der großh. oberhessischen Eisenbahnen sind besondere (getrennte) Zusammenstellungen anzufertigen.

## XIII.

## Pfälzer Verkehr.

In diesem Güterverkehr ist für jede einzelne Route, nämlich:
Aschaffenburg—Worms—Bobenheim,
Aschaffenburg—Bingerbrück—Münster a. St.,
Ludwigshafen - Mosbach - Würzburg u. s. w.
nach Maßgabe der Verkehrsleitungsvorschriften vom 1. Jan. 1891 nebst Nachträgen eine besondere Zusammenstellung anzufertigen.

Die Zusammenstellungen haben das Ergebniß der einzelnen Nachweisungen in alphabetischer Reihenfolge der pfälzischen Stationen und auf der Titelseite die vollständige Routenangabe zu enthalten.

Die Endsummen dieser Zusammenstellungen sind in die Zusammenstellung der im bayerisch-pfälzischen Güterverkehr abgegangenen bezw. angekommenen Gütersendungen aufzunehmen, wobei anstatt der Stationsnamen die einschlägigen Routen vorzutragen sind.

Ferner sind die von und nach Ludwigshafen abgefertigten Sendungen nicht mehr für den bayerisch-pfälzischen Güterverkehr, sondern in einer besonderen Zusammenstellung für den bayerisch-Ludwigshafener Güterverkehr zu rapportiren. Für die nach dem Eisenbahnausnahmetarif vom 1. November 1887 abgefertigten Sendungen sind gesonderte Zusammenstellungen anzufertigen.

## XIV.

## Verkehr mit Elsaß-Lothr. und der Luxemburgischen Bahn.

Für die Reichsbahn und Luxemburger Wilhelmsbahn genügt eine Zusammenstellung. Der Vortrag der Stationen hat genau nach Routen ausgeschieden zu geschehen und ist am Schlusse der Zusammenstellung eine Summe zu ziehen.

NB. Die Stationen Altmünsterol, Avricourt (ausgeschieden in loco und transit), Metz, Mülhausen, Saargemünd und Straßburg haben getrennte Expeditionen für Eil- und Frachtgut; es sind deshalb getrennte Nachweisungen anzulegen.

Die Routen sind in den Zusammenstellungen vollständig mit **allen** Uebergangspunkten, wie dieselben in der zugehörigen Instradirungstabelle angegeben sind, vorzutragen.

Der Verkehr mit der Luxemb. Prinz-Heinrich-Bahn ist gesondert zu rapportiren.

Ebenso die nach dem Eisen-Ausnahme-Tarif vom 1. November 1887 abgefertigten Sendungen.

Der Verkehr mit Altmünsterol in Frankenwährung darf nicht im Reichsbahn-Verkehr rapportirt werden.

Die Routen sind nicht abzuschließen, sondern die Addition der Zusammenstellungen hat seitenweise zu geschehen.

Basel darf nicht im allgemeinen Reichsbahn-Verkehr, sondern muß für sich im bayer.-schweiz.-elsäss.-südb. Verkehr rapportirt werden.

## XV.

## Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

In diesem Verkehr sind gesonderte Zusammenstellungen für nachstehende Bahnen bezw. Direktionsbezirke anzufertigen:

a) Bröhlthaler Bahn (Stationen: Benroth, Berkenroth, Bröl, Felderhoferbrücke, Ingersauelermühle, Ruppichteroth, Schöneberg Waldbröl).
b) Crefelder Bahn (Station: Crefeld Nord).
c) Dortmund—Gronau—Enscheder Bahn (Stationen: Ahaus, Cösfeld D. G. E., Dortmund D. G. E., Dülmen D. G. E., Eving, Zeche Gneisenau b/Derne, Gronau D. G. E., Legden, Lüdinghausen, Lünen, Selm).
d) Eisern—Siegener Bahn (Stationen: Eintracht, Eisern, Hain, Reinhold Forster).
e) Holländische Bahn (Stat.: Bentheim, Gildehaus, Schüttdorf).
f) Nordbrabant Deutsche Bahn (Stationen: Birten, Hassum, Pr. Uedem, Xanten).
g) Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld.

h) Eisenbahndirektionsbezirk Köln linksrh. (die Stationen der Betriebsämter Saarbrücken und Trier [s Verk. XVI] sind genau ausgeschieden von den Stationen des E. D. B. Köln linksrh. zu verrechnen).

i) Eisenbahndirektionsbezirk Köln rechtsrh.

Die Nachweisungen sind entsprechend zu überschreiben. Z. B.:

Rhein.-westf.-bayer. Güterverkehr,
Crefelder Bahn,
via Aschaffenburg, Hanau, Rüdesheim, Oberlahnstein, Coblenz M.
oder:
Rhein.-westf.-bayer. Güterverkehr,
E. D. B. Köln rechtsrh.,
via Aschaffenburg, Hanau, Gießen, Siegen.

Der Eintrag der Nachweisungen in die oben unter a—i aufgeführten Zusammenstellungen geschieht genau ausgeschieden nach den in den Leitungsvorschriften angegebenen und vorzutragenden vollständigen Instradirungsrouten. (Siehe Anlage 57 Seite 90 in den Vorschriften über die Kassa- und Buchführung sowie die Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen, giltig vom 1. Juni 1894.) Dieser Routenvortrag ist auch zu machen, wenn nur eine Nachweisung in die Zusammenstellung aufzunehmen ist.

Ferner ist darauf zu sehen, daß die verschiedenen Bahnhöfe der nachfolgenden Stationen in getrennten Nachweisungen rapportirt werden: Aachen, Coblenz, Eschweiler, Köln, München-Gladbach, Rheydt, Stollberg (Stationen des E. D. B. Köln linksrh.); Annen, Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Hachfeld, Langendreer, Osterfeld, Ruhrort, Steele, Witten (Stationen des E. D. B Köln rechtsrh.); Barmen, Elberfeld, Gevelsberg, Hagen, Haspe, Herduke, Iserlohn, Milspe, Remscheid, Schwelm, Solingen und Wetter (Stationen des E. D. B. Elberfeld).

Eil- und Frachtgut ist auszuscheiden bei den Stationen Köln, Crefeld, Neuß, Elberfeld, Hagen, Dortmund, Düsseldorf, Oberhausen und Wesel.

## XVI.
## Süddeutscher Eisenbahnverband.

Stationen der Betriebs-Aemter Saarbrücken und Trier:
(Tarif Theil II Heft 3 vom 1. Januar 1893.)

| | | |
|---|---|---|
| Altenwald | Bingerbrück | Bleialf |
| Argenthal | Birkenfeld-Neubrücke | Bous |
| Auw | Birkenfeld-Stadt | Brebach |
| Beckingen | Birresborn | Bütgenbach |
| Beurig-Saarburg | Blankenheim | Burbach b. Saarbr. |

| | | |
|---|---|---|
| Camphausen | Lengeler | Salmrohr |
| Conz | Lieser=Mülheim | Scheidt |
| Cordel | Lissendorf | Schiffweiler |
| Cüs=Berncastel | Louisenthal | Schillingen |
| Dechen | Lommersweiler | Schleifmühle |
| Densborn | Malstatt | Schmidtheim |
| Dillingen a. d. S. | Maybach | Schweich |
| Dudweiler Station | Martinstein | Schweppenhausen |
| Ehrang | Malmedy | Serzig |
| Ellern | Merzig | Siebenborn |
| Enkirch | Mettlach | Simmern |
| Ensdorf | Montenau | Sobernheim |
| Erdorf | Monzingen | Sourbrodt |
| Fischbach | Müllenborn | Speicher |
| Friedrichsthal Stat. | Münster a St | Staudernheim |
| Friedrichsthal Grube | Mürlenbach | St. Vith |
| Gerolstein | Nennig | St. Wendel |
| Gondelsheim | Neunkirchen | Stromberg |
| Griesborn | Niederhausen | Stromberger Neuhütte |
| Hanweiler | Oberstein | Sulzbach Station |
| Heddesheim | Ottweiler R. N. E. | Sulzbach Grube |
| Heimbach | Perl | Taben |
| Heinitz | Philippsheim | Traben=Trarbach |
| Hermeskeil | Pluwig | Trier l. u. r. d. M. |
| Hetzerath | Platten | Türkismühle |
| v. d. Heydt | Pronsfeld | Uerzig |
| Hillesheim | Prüm | Völklingen. |
| Itzenplitz | Pünderich | Waldböckelheim |
| Jünkerath (Stadtkyll) | Püttlingen | Waldrach |
| Karthaus | Quint | Wellen |
| Kell | Quirscheidt | Weismes |
| Kirn | Reden Station | Wemmetsweiler |
| Kleinblittersdorf | Reden Grube | Wengerohr |
| Kohlwald | Reinsfeld | Wilverath |
| Kreuzgraben | Reuland | Wiltingen |
| Kreuznach | Rheinböller | Windesheim |
| " Bad | Rheinböller=Hütte | Wilwerdingen |
| Kronweiler | Ruwer | Winchringen |
| Kyllburg | Saarbrücken | Wittlich |
| Langenlohnsheim | Saarlouis | Zerf. * |

* **Hier ist besonders darauf zu sehen, daß die Stationen des rheinisch-westphälisch-bayerischen Güterverkehrs E. D. B. Köln linksrh. und die obenstehenden Stationen des südd. Eisenbahnverbandes (Betriebsämter Saarbrücken und Trier)** *in getrennten Zusammenstellungen* rapportirt werden.

## Saarbrücken—bayerischer Kohlenverkehr:
(Tarif Nr. 8 vom 1. April 1893.)

| | | |
|---|---|---|
| Altenwald | Griesborn | Louisenthal (Gerhard) |
| Bous | Heinitz | Malstatt (Saarhafen) |
| Burbach | v. d. Heydt | Püttlingen |
| Camphausen | Hostenbach | Reden Grube |
| Dechen | Itzenplitz | Saarbrücken |
| Dudweiler Grube | König | Saarlouis |
| Ensdorf | Kohlwald | Sulzbach Grube |
| Friedrichsthal Grube | Kreuzgraben | Spittel |
| Friedrichsthal Station | Kochern | Völklingen. |

Zusammenstellung.

In diesem Verkehre sind sowohl für die in Theil II, Heft 3 des süddeutschen Eisenbahnverbandes, vom 1. Januar 1893, als für die im Steinkohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1893 aufgeführten Stationen zwei getrennte Zusammenstellungen anzufertigen.

Der Vortrag der Stationen geschieht nach Routen ausgeschieden.

Beispielsweise dürfen die Routen:

Neunkirchen, Germersheim, Bretten—Ulm
und Scheidt, Germersheim, Bretten—Ulm

oder umgekehrt, nicht zusammengezogen werden, sondern jede Route ist für sich abzuschließen.*

## XVII.
## Ostpreußisch-bayerischer Verband.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Eisenb.-Direkt.-Bez. **Bromberg.** | Colberg | Driesen-Vordamm |
| Alexandrowo | Cüstrin | Elbing |
| Allenstein | Cüstriner Vorstadt | Eydtkuhnen |
| Belgard | Culm | Flatow |
| Braunsberg | Danzig, Lege Thor | Friedeberg |
| Briesen | Danzig, Olivaer Thor | Gnesen |
| Bromberg | Danzig | Graudenz |
| Cörlin a. P. | Deutsch-Eylau | Gumbinnen |
| Cöslin | Dirschau | Jablonowo |
| | Dramburg | Inowrazlaw |

* Es ist also für jede im Tarif bezeichnete Route eine eigene Zusammenstellung anzufertigen. Beim Uebertrag der Karten in die Nachweisungen ist zu beachten, daß in eine Nachweisung nur Karten mit gleichen Transitstempeln aufgenommen werden dürfen, da nur die letzteren, nicht aber die *Vorträge auf* den Karten, die wirklichen Uebergangspunkte ergeben und für *die Verrechnung maß*gebend sind.

Inſterburg
Konitz
Korſchen
Königsberg i. Pr.
und Kaibahnhof
Kreuz
Landsberg a. d. W.
Lauenburg i. P.
Marienburg
Memel
Mogilno
Montwy
Mühlhauſen
Nakel
Neuſtettin
Oſterode
Pr. Stargard
Rogaſen
Rothfließ
Schivelbein
Schlawe
Schneidemühl
Schönlanke
Schönſee
Soldau
Stolp
Thorn
Tilſit
Weißenhöhe
Wirrballen
2. Eiſenb.-Direkt.-Bez.
**Berlin.**
Anklam
Angermünde
Cöpenick
Demmin
Eberswalde
Erkner
Greifswald
Jatznick
Neubrandenburg
Neuſtrelitz
Nieder-Schönweide
(Johannisthal)
Oranienburg
Paſewalk
Prenzlau
Schwedt a. O.
Stargard i. P.
Stettin Centr.-Güterbhf.
" Perſonenbhf.
Strahlſund
Strelitz
Swinemünde
Torgelow
Ueckermünde
Wolgaſt

Anmerkung. Für die Station Colberg, der Altdamm-Colberger Bahn iſt eine getrennte Zuſammenſtellung anzulegen, ebenſo für die Station Soldau der Marienburg-Mlawkaer Bahn, ebenſo für Eydtkuhnen tr. von jenen bayeriſchen Stationen, welche bei dem Importtarif nach Rußland betheiligt ſind.

## Zuſammenſtellung.

Für jeden der zwei Eiſenbahndirektionsbezirke iſt, ſowie für Colberg und Soldau eine eigene Zuſammenſtellung anzufertigen.

In denſelben erfolgt der Vortrag der Stationen nach Uebergangspunkten wie:

via Hof, Probſtzella, Ritſchenhauſen

und nicht nach Inſtradirungsrouten.

NB. Auf den Karten und Nachweiſungen iſt der vollſtändige Bahnweg anzugeben. Im Verkehr mit den Stationen Königsberg und Stettin ſind für Eil- und Frachtgut getrennte Nachweiſe anzulegen.

## XVIII.

## Schleſiſcher Verkehr.

In dieſem Verkehre ſind zwei getrennte Zuſammenſtellungen anzulegen, und zwar eine für den E. D. B. Breslau und eine für den E. D. B. Berlin, in welche der Vortrag der Stationen nach Hauptrouten auszuſcheiden iſt, nämlich:

via Hof—Elſterwerda, Hof—Leipzig, Probſtzella, Ritſchenhauſen.

Auf den Nachweisungen ist jedoch die volländige Instradirungsroute anzugeben.

## XIX.

## Bayerisch-Sächsischer Verkehr.

Die Rapportirung hat getrennt nach den Bahnwegen Eger, Franzensbad, Hof, Probstzella und Ritschenhausen für jede Empfangs- bezw. Versandstation zu erfolgen.

Für jeden dieser Bahnwege sind besondere Zusammenstellungen anzufertigen:

a) hinsichtlich des Verkehrs mit den Wettbewerbstationen (Tarifheft Nr. 1)
   1. für die K. Sächsische Staatsbahn mit Elsterwerda B. D., Gera sächs. St. B., Großzschocher sächs. St. B., Kamenz sächs. St. B., Leipzig I bayer. Bhf., Leipzig II Dresd. Bhf., Plagwitz-Lindenau sächs. St. B., Weida sächs. St. B., Wolfsgefährth sächs. St. B., Zeitz sächs. St. B., Zittau sächs. St. B.,
   2. für die E. D. Berlin mit Görlitz preuß. St. B., Kamenz preuß. St. B., Zittau preuß. St. B.,
   3. für die E. D. Erfurt mit Elsterwerda O. L., Gera preuß. St. B., Großzschocher preuß. St. B., Leipzig Berliner Bhf., Leipzig Eilenburger Bhf., Leipzig Thüringer Bhf., Plagwitz-Lindenau preuß. St. B., Weida preuß. St. B., Wolfsgefährt preuß. St. B, Zeitz preuß. St. B,
   4. für die E D. Magdeburg mit Leipzig Magdeburger Bhf.,
   5. für die Weimar—Geraer Bahn mit Gera der Weimar—Geraer Bahn;

b) für sämmtliche übrige Stationen der K. Sächsischen Staatsbahn (Tarifheft 2).

Gesonderte Nachweisungen für Eil- und Frachtgut sind anzulegen:

a) für die Stationen Leipzig Dresd. Bhf., Gera preuß. St. B., Leipzig Thüringer Bhf., Zeitz preuß. St. B. und Leipzig Magdeburger Bhf.,

b) für die Stationen Bodenbach, Chemnitz, Dresden Altstadt, Dresden Neustadt (Leipz. Bhf.), Dresden Neustadt (schlesischer Bhf.) und Reichenberg.

Ferner sind für Kohlensendungen von Zwickau eigene Nachweisungen anzufertigen.

## XX.
## Werrabahn-bayerischer Güter-Verkehr.
Vom 1. September 1891.

| | | |
|---|---|---|
| Stationen: | Lauscha | Steinach a. d. Werrab. |
| Blechhammer | Liebenstein-Schwein. | Themar |
| Coburg | Markfuhl | Veilsdorf |
| Ebersdorf b. Coburg | Meeder | Walldorf a. d. Werrab. |
| Eisenach (Werrab.) | Meiningen W.-B. | Walsungen |
| Eisfeld | Neustadt bei Coburg | Wernshausen |
| Grimmenthal | Oeslau | Wiesenfeld |
| Großwalbur | Rodach | Zollbrück i. Thür. |
| Hildburghausen | Salzungen | (nur Frachtgut in Wagenladungen). |
| Hüttensteinach | Schleusingen | |
| Immelborn | Schweighof | |
| Köppelsdorf | Sonneberg i. Thür. | |

Im Verkehr mit den Stationen Coburg, Eisenach und Meiningen sind getrennte Eilgut- und Frachtgut-Nachweisungen anzufertigen. Für die Uebergangspunkte Lichtenfels und Meiningen ist nur eine Zusammenstellung anzulegen, in derselben jedoch jede Route für sich abzuschließen.

## XXI.
## Württembergisch-bayerischer Güter-Verkehr.

Die für diesen Verkehr, sowohl beim Empfang als Versand, zu erstellende Zusammenstellung geht aus der Rechnung hervor. In diese Rechnung, wozu die gewöhnlichen Nachweisungen dienen und entsprechend zu überschreiben sind, werden die Karten nach Stationen und diese wieder nach Uebergangspunkten ausgeschieden vorgetragen und zwar nach folgenden Routen:

a) Aschaffenburg—Eberbach—Jagstfeld,
b) Aschaffenburg—Darmstadt—Heidelberg,
c) Wertheim } ohne Ausscheidung der Route Osterburken oder
d) Würzburg } Mergentheim,
e) Crailsheim (Schnelldorf),
f) Nördlingen,
g) Ulm (Neuulm),
h) Memmingen,
i) Lindau—Friedrichshafen,
k) Lindau—Konstanz.

Hernach erfolgt der Uebertrag der Endsummen jeder einzelnen Station in die Zusammenstellung nach den respectiven Routen.

Die Gewichtssummen jeder Route sind für sich zu ziehen, während es genügt die Geldbeträge seitenweise zu addiren; nach Zusammentrag der Endsummen der Routen bezw. Seiten erscheint die allgemeine Schlußsumme dieses Verkehrs.

NB. Die Stationen der Ermsthal-Kirchheimer- und Fildernbahn werden nicht besonders vorgetragen, sondern den Routen entsprechend, wie die übrigen württembergischen Stationen behandelt.

Im Verkehr mit den Stationen Heilbronn, Stuttgart und Ulm sind die Gewichtsmengen und Geldbeträge für Eil- und Frachtgut in der Rechnung gesondert vorzutragen.

## XXII.

## Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Theil II Heft 1 u. 3, Theil III Heft 1—3, Theil IV Heft 1—3, Theil V Heft 1—3.

Hiezu zählen:

1. die Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
2. die Stationen der k. k. priv. böhmischen Westbahn,
3. „ „ der a. priv. Buschehrader Eisenbahn,
4. „ „ der k. k. österr. Staatsbahnen,
5. „ Station Tetschen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn-Gesellschaft,
6. „ Stationen Iglau und Tetschen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn,
7. „ „ Bodenbach und Kralup der priv. öster.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
8. „ „ der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
9. „ „ der k. ungar. Staats-Eisenbahnen,
10. „ „ der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (ungar. Linien),
11. „ „ der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn,
12. „ „ { der Mohacs-Fünfkirchner Bahn und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn,
13. „ „ der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
14. „ „ der Budapest-Fünfkirchner Bahn,
15. „ „ der Lokalbahn Nagy-Kikinda-Becskerek.

Für jede dieser Bahnen und zwar jedes Tarifheft getrennt, ist eine eigene Zusammenstellung anzufertigen, in welcher der Vortrag der Stationen alphabetisch nach Uebergangspunkten zu erfolgen hat, wobei die einzelnen Routen nicht abzuschließen sind.

Getrennte Nachweisungen sind anzufertigen für Eilgut, Getreide und Holz.

Für Kohlen sind eigene Nachweisungen und Zusammenstellungen anzulegen.

Eilgutsendungen, welche in Wien-West zur Umexpedition gelangen, sind mit den Lokalsendungen zusammen nachzuweisen.

Für Linz Loco- und Transitgüter findet eine Ausscheidung nicht statt

Es ist darauf zu sehen, daß Karten mit dem Vermerk „Reexpeditionsverkehr oder combinirter Schiffs- und Bahnverkehr“ besonders rapportirt und in eigene Zusammenstellungen aufgenommen werden. (D. B. 42. 92.)

Bei der Bildung der Tarifsätze ist gegebenen Falles die Coursdifferenz richtig hinzuzuzählen oder in Abzug zu bringen (siehe Vorwort zum Tarif).

Auf § 50 Ziff. 4, 12, 18—20 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung vom 1. Juni 1895 wird besonders aufmerksam gemacht.

## XXIII.

## Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Bayern mit Umschlag in Wien und Passau.

Ab 1. Juni 1892 sind für die Abfertigung und Verrechnung des Getreideverkehrs von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Bayern mit Umschlag in Wien und Passau — Ausnahmetarif Nr. I für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. Oktober 1891 — folgende Bestimmungen maßgebend:

I. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt durchwegs getrennt nach Schiffs- und Bahndurchlauf, und zwar werden

1. für die Wasserstrecken bis Wien die Schnittfrachten der Schnitttafeln a,
2. für die Wasserstrecken bis Passau die Schnittfrachten der Schnitttafeln a zuzüglich der mit Umschlag in Passau giltigen Theilbeträge a der Schnitttafeln b,
3. für die Bahnstrecken ab Wien die mit Umschlag in Wien giltigen Schnittfrachten der Schnitttafeln b,
4. für die Bahnstrecken ab Passau die mit Umschlag in Passau giltigen Theilbeträge b der Schnitttafeln b zur Kartirung verwendet.

Bei Sendungen von Wien (Praterquai) loco mit Umschlag in Passau Donaulände (siehe Anhang Seite 69 des Tarifs) bilden gleichfalls die Theilbeträge a und b die Kartirungstaxen für Schiff und Bahn.

II. Die bis Wien bezw. Passau erwachsenen Wasserfrachten, welche bei Schleppladungen alla rinfusa (geschüttet) selbstverständlich nur für das Nettogewicht zur Berechnung gelangen, werden im Falle der Ueberweisung als provisionsfreie Nachnahmen behandelt.

III. Die Ausfertigung der Bahnfrachtkarten resp. Aufstellung der Versandtrechnung für den Bahndurchlauf erfolgt beim Umschlag in Wien durch die betreffenden Stationsorgane der k. k. österreichischen Staatsbahnen, beim Umschlag in Passau durch die dortige Agentie der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, und ist in diesen Karten vormerkungsweise die ursprüngliche Aufgabe- (Schiffslade-) Station, Schleppnummer, sowie Tag der Aufgabe in der Schiffsladestation und der Ankunft der Sendung in Wien resp. Passau angegeben.

IV. Ebenso ist seitens der tarifmäßig einlagerungs- bezw. reexpeditionsberechtigten Unterwegsstationen beim Weiterversand in die Frachtkarte neben der Umschlagsstation auch die ursprüngliche Aufgabe- (Schiffslade-) Station deutlich einzutragen und sind zu diesem Behufe die bezüglichen Daten (Ursprung der Sendung, Schleppnummer und Umschlagsstation) schon beim Eintreffen des Gutes in der Einlagerungsstation aus der Empfangskarte in den Frachtkartenauszug genau zu übertragen, da letzterer für die richtige Ausfertigung der Weiterversandkarte maßgebend erscheint. Hiebei wird bemerkt, daß die Anwendung des Reexpeditions-Verfahrens (Art. 6 der Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern) nur mehr rücksichtlich der Bahnfrachten (Ziffer 1, c und d) erfolgen kann, während die Unterschiede der Wasserfrachten im Reclamationswege beglichen werden.

V. Für jede einzelne Schiffsstation — und zwar getrennt, je nachdem die Abfertigung in Wien Lagerhaus, Wien Donauquaibahnhof oder Passau stattgefunden hat — ist eine besondere Nachweisung anzulegen und sind sämmtliche Nachweisungen in eine eigene Zusammenstellung aufzunehmen.

VI. Die Verrechnung erfolgt im Wechselverkehr unter der Bezeichnung „Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien und Passau".

## XXIV.

## Mährisch-böhmisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarifheft 5.

Hiezu zählen:

1. die Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, excl. Station Tetschen,

2. die Stationen der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
3. die Stationen der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn excl. Iglau und Tetschen, und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn,
4. die Stationen der priv. österreich-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie), excl. der Stationen Bodenbach, Kralup und Swolenowes.

## XXV.

## Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güter-Verkehr.

(Tarif vom 1. Dezember 1888.)

| | | |
|---|---|---|
| Verkehr mit: | Triest (St. Andrea) | Sagrado |
| Cormons | Triest (Hafen) | Pola |
| Fiume | Görz | Rovigno |
| Triest Südbhf. | Monfalcone | |

Gütersendungen von oder nach diesen Stationen sind in eine eigene Zusammenstellung aufzunehmen.

In den Nachweisungen sind die Nebengebühren oder sonstigen Gebühren genau auszuscheiden, sowie die Trennungen der Nachnahmen im Vorhinein und nach Eingang.

In die Hauptzusammenstellung ist nur der in Mark umgerechnete Betrag überzutragen.

Zur Rapportirung sind nur die hiefür aufgelegten Formulare Nr. 1951 und 1919 zu benützen, ältere und solche für andere Verkehre sind unzulässig.

Gesonderte Zusammenstellungen sind für die Stationen der Südbahn, jene der k. k. österr. Staatseisenbahn und jene der kgl. ungar. Staatsbahn anzufertigen.

Die Nachweisungen sind gesondert für jede Station, sowie für die Routen Nabresina und Herpelje anzulegen.

Die Geldbeträge sind in der Frankenwährung vorzutragen.

Bezüglich der Umrechnung in die Markwährung, Kursänderung 2c. gelten die Bestimmungen wie für den deutsch-italienischen Verkehr.

## XXVIa.

## Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenz-Verkehr.

Für die Stationen Eger und Salzburg sind die Geldbeträge ausschließlich in österr. Gulden-Währung, für Passau und Simbach in Markwährung vorzutragen und hiefür nur die Formulare für den südösterr.-ungar.-deutschen Güterverkehr zu verwenden. Der Vordruck ist dementsprechend abzuändern.

# XXVI.

# Italienisch-deutscher Güter-Verkehr.

## a) Nachweisungen.

Sowohl beim Versand wie beim Empfang hat die Ausscheidung nach den Uebergangspunkten Chiasso, Pino und Peri zu erfolgen und sind für Eil- und Frachtgut gesonderte Nachweisungen anzufertigen, wozu sich ausschließlich der Formulare Nr. 1595, 1596, 1598 und 1599 zu bedienen ist. Die Verwendung älterer Formulare oder solcher für andere Verkehre ist unzulässig. Besondere Nachweisungen sind auch nothwendig für Sendungen nach und von verschiedenen Bahnhöfen einer und derselben Station, ferner für alle jene Frachtkarten, welche von Genua, Sampierdarena, S. Benigno, S. Limbania und Venedig einlaufen und mit dem die überseeische Herkunft der zugehörigen Sendungen nachweisenden Transitstempel versehen sind, sowie für jene Sendungen, welche gemäß Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch Italien bestimmt sind und für die italienische Strecke nach dem Transittarif (Spezialtarif für Güter im Transit über die italienischen Bahnen) — Theil II des Tarifs Seite 255 — behandelt werden.

Der Eintrag in die Nachweisungen hat genau dem Rubrikenbau entsprechend zu erfolgen. Ebenso ist den Kartennummern besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Fehlen solche bei den aus Italien ankommenden Karten, so sind letztere mit der Positions-Nummer einzutragen.

Der Vortrag des Gewichtes hat nur nach deutschen Tarifklassen unter gehöriger Ausscheidung und Bezeichnung der angewendeten Klassen zu erfolgen, wobei namentlich die für einzelne Stückgüter vorgesehenen Ausnahmetarife zu berücksichtigen sind.

Die Frachtgebühren und Frachtzuschläge für das Interesse an der Lieferung sind ausgeschieden für die deutsch-österreichische bezw. deutsch-schweizerische und für die italienische Strecke vorzutragen.

In die Nachweisungen sind sämmtliche auf den Karten ausgewiesenen Geldbeträge einschließlich der von den einzelnen außerbayerischen Grenzstationen vorgemerkten Zollauslagen einzutragen, während die, von den bayerischen Grenzstationen Kufstein und Lindau, sowie von der Station Romanshorn erhobenen und auf den direkten Frachtkarten vorgemerkten Zollabfertigungsgebühren nicht in die Nachweisungen aufzunehmen sind, nachdem diese Gebühren nach Ablauf des Rechnungsmonats mittelst einer eigenen Schlußkarte angerechnet werden.

Für die Rapportirung der angekommenen Karten ist nicht *das Datum der* Ausfertigung auf der italienischen Versandstation,

sondern der den Karten aufgedruckte Datumstempel der Transitstationen Chiasso, Pino (Luino) und Peri (Ala) maßgebend, so daß z. B. eine am 24. November in Neapel abgefertigte Frachtkarte, welche den Stempel „Peri transit" vom 1. Dezember trägt, nicht pro November, sondern pro Dezember zu rapportiren ist. In die Nachweisung ist jedoch das Ausfertigungs-, nicht das Uebergangs-Datum einzutragen.

Am Schlusse des Rechnungsmonats sind alle Rubriken der Nachweisungen abzuschließen, worauf die ermittelten Endsummen in die Rekapitulationen überzutragen sind.

Gesonderte Nachweisungen sind anzulegen:

a) für Eilgut in Einzelsendungen,
b) für Eilgut in Wagenladungen nach dem Lebensmitteltarif,
c) für Güter, die zwar nach bezw. von ein und derselben Station, jedoch über verschiedene Routen abgefertigt werden, wobei insbesondere die Instradirungen über Chiasso, Pino, Peri und Pontebba auseinander zu halten sind,
d) für Güter nach bezw. von verschiedenen Bahnhöfen und derselben Station, z. B. Genova, Piazza, Brignole, Genova P. C. locale, Genova P. u. s. w.
e) für Güter, welche im Transit über die italienischen Bahnen befördert und nach einem besonderen Spezialtarife behandelt werden: Theil II des italienischen Gütertarifs Seite 255,
f) für die nach und von Peri transit, Pino transit und Chiasso transit abgefertigten Frachtkarten (Reexpedition).

### b) Rekapitulationen.

Diese sind an Stelle der Zusammenstellungen zu führen und hiezu ausschließlich die Formulare Nr. 1603, 1604, 1605 und 1606 zu verwenden. Auch die Rekapitulationen sind getrennt für Eil- und Frachtgut und ausgeschieden nach den Uebergangspunkten Chiasso, Pino und Peri anzufertigen. In dieselben werden die Endsummen sämmtlicher Rubriken der Nachweisungen dem Vordrucke entsprechend eingetragen. Die italienischen Stationen müssen hiebei in alphabetischer Reihenfolge ohne Ausscheidung nach Gruppen und Netzen vorgetragen erscheinen.

Für die Reexpeditionen sowie für die Stationen Chiasso transit, Pino transit und Peri transit sind gesonderte Rekapitulationen zu erstellen, wie auch die Rapportirung des Kohlenverkehrs aus Deutschland nach Italien — Tarif vom 1. August 1888 — und des Lebensmittelverkehrs in vollen Wagenladungen aus Italien — Tarif vom 1. April 1888 — in gesonderten Nachweisungen und Rekapitulationen zu erfolgen hat.

Wie in den Nachweisungen hat auch in den Rekapitulationen der Eintrag in der Frankenwährung zu erfolgen, und sind die in Markwährung umgerechneten Beträge in die hiefür vorgesehenen Rubriken einzusetzen.

Die Rekapitulationen sind wie die Nachweisungen in sämmtlichen Rubriken abzuschließen.

Im Uebrigen ist genau nach dem nachstehend abgedruckten Ausschreiben der Generaldirektion vom 22. November 1888 Nr. 100168/70293 IV zu verfahren.

Betreff:
die Anfertigung des Rechnungsmaterials
im italienisch-deutschen Güterverkehr.

Nachdem bei der Prüfung des außenbezeichneten Rechnungsmaterials zu Tage getreten ist, daß die für den italienisch-deutschen Güterverkehr giltigen Vorschriften sehr häufig nicht beachtet werden, sind sämmtlichen Verbandsstationen die Anordnungen in der Instruktion für die direkte Abfertigung und die Rapportirung von Gütern im Verkehre mit Italien vom 1. April 1887, dann in Theil I des Tarifes für den bezeichneten Verkehr vom 1. August 1888, ferner in den vom gleichen Tage an giltigen Dienstbefehlen für den deutsch-italienischen Verband nachdrücklichst einzuschärfen.

Zugleich werden hinsichtlich der Rechnungsstellung und der Kartirung nachstehende besondere Anordnungen erlassen:

1.

Zur Rapportirung des gesammten italienischen Verkehres sind ausschließlich jene Nachweisungen und Rekapitulationen in Verwendung zu nehmen welche in dem Ausschreiben vom 20. Juli l. J. Nr. 62634/30330 IV den deutsch-italienischen Güterverkehr betreffend — näher bezeichnet worden sind.

Nachdem der Tarif in der Frankenwährung erstellt ist, muß die Rapportirung in den Nachweisungen und in den Rekapitulationen auch in dieser Währung erfolgen.

Für die erforderlichen Reduktionen ist sich ausschließlich der hiezu bestimmten Spalten sowie des unteren Raumes der Formularpapiere zu bedienen.

In die Nachweisungen sind die Abschlüsse der Frachtkarten und zwar mit sämmtlichen frankirten und überwiesenen Geldbeträgen — demnach auch mit den von den einzelnen außerbayerischen Grenzstationen vorgemerkten Zollauslagen — unter gehöriger Ausscheidung nach den verschiedenen Spalten einzutragen.

Am Schlusse des Monats sind alle Spalten der Nachweisungen abzuschließen, worauf die erzielten Einzelsummen und Endsummen in die Rekapitulationen übertragen werden.

Der Vortrag des Gewichtes hat nur nach deutschen Tarifklassen zu erfolgen, während jener der Frachten, sowohl in den Nachweisungen als auch in den Rekapitulationen getrennt nach deutsch-österreichischer beziehungsweise deutsch-schweizerischer und italienischer Strecke zu bethätigen ist.

Für die Empfangsrapportirung ist nicht das Datum der Ausfertigung der Eil- und Frachtkarten, wie im Versand, sondern der den Karten aufgedrückte Datumstempel der Transitstationen Pino (Luino), Chiasso, Peri (Ala) und Pontebba maßgebend, so daß eine am 26. Oktober in Neapel abgefertigte Frachtkarte, welche am 1. November in Peri (Ala) transitirte, nicht pro Oktober, sondern pro November zu rapportiren ist.

Bei Rapportirung des Versandes wie des Empfanges sind gesonderte Nachweisungen anzulegen:

a) für Eilgut in Einzelsendungen,
b) für Eilgut in Wagenladungen nach dem Lebensmitteltarife,
c) für Güter, die zwar nach, beziehungsweise von ein und derselben Station, jedoch über verschiedene Routen abgefertigt werden, wobei insbesondere die Instradirungen über Chiasso, Pino, Peri und Pontebba auseinander zu halten sind,
d) für Güter nach, beziehungsweise von verschiedenen Bahnhöfen einer und derselben Station,
z. B. Genova, Piazza, Brigole Genova P. C. locale, Genova P. C. calate, Genova P.,
e) für Güter, welche im Transit über die italienischen Bahnen befördert und nach einem besonderen Spezialtarife behandelt werden — Theil II des italienisch-deutschen Gütertarifes vom 1. August 1888 Seite 255,
f) für die nach und von Peri transit, Pino transit und Chiasso transit abgefertigten Frachtkarten (Reexpedition).

Bei Aenderung des Umrechnungs-Kurses innerhalb eines Rechnungsmonats sind die Nachweisungen abzuschließen.

Für die weiter ein- und auslaufenden Karten sind jedoch keine zweiten Nachweisungen anzulegen, sondern es müssen die erforderlichen Einträge in die gleichen Nachweisungen bewirkt werden, welche bei Beendigung des Rechnungsmonats abermals abzuschließen sind, worauf die beiden Abschlüsse in eine Summe vereinigt werden.

Die Ausscheidung der italienischen Stationen nach Gruppen und Bahnnetzen hat zu unterbleiben.

Rekapitulationen sind gesondert anzufertigen für jede der Uebergangsrouten und zwar:

für Eilgut und für Frachtgut, ferner für die Nachweisungen über die Abfertigungen nach und von Peri transit, Pino transit und Chiasso transit.

2.

Jede Frachtkarte ist mit dem Datum der Ausfertigung, sowie mit der Routenvorschrift und genauen Angabe der Empfangsstation zu versehen. Der Vortrag in den Karten hat mit lateinischer Schrift und deutlichen Ziffern unter gehöriger Bezeichnung der Sendung nach den in der Waarenclassification gebrauchten Benennungen ohne jegliche Abkürzung zu erfolgen.

Ebenso ist der Vortrag des wirklichen sowie des abgerundeten, zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes der Sendung — letzteres ausgeschieden für die deutsche und italienische Strecke — sowie die genaue Angabe der für jede Gewichtsposition angewendeten Tarifklassen unerläßlich.

Ferner sind die Frachtbeträge, dann die Werthversicherungsgebühren für die deutsch-österreichische und italienische Strecke getrennt in der Frankenwährung vorzutragen, sowie sämmtliche Spalten der Gewichts- und Geldbeträge, und zwar der ersteren für die deutsch-österreichische Strecke nach Klasse 1 und 2 gesondert abzuschließen.

Bei Frachtbriefen, welche verschiedene Artikel verschiedener Tarifirung enthalten, ist das wirkliche Gewicht der Gegenstände auch auf den Karten auszuscheiden, und wenn eine derartige getrennte Angabe bei einer Sendung nicht thunlich sein sollte, für das Gesammtbruttogewicht der Tarifsatz der höheren Klasse zu berechnen.

Ist die Anwendung von Spezialtarifen für die italienische Strecke vom Versender auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben, so ist hievon auf der Karte deutliche Vormerkung zu machen.

Jene Güter, welche je nach ihrer Gattung oder Verpackung der einen oder anderen Tarifklasse angehören, sind nach den bezüglichen Angaben des Waarenverzeichnisses in den Frachtkarten vorzutragen. Ferner ist bei sperrigen Gütern stets der von der Sendung beanspruchte Raum in Cubikmetern anzugeben.

Auch hinsichtlich der angekommenen Güterfrachtkarten ist mit der gebotenen Sorgfalt zu verfahren. Insbesondere sind Frachtbriefvorschriften, welche die Anwendung von Spezialtarifen für den italienischen Durchlauf verlangen, jedoch auf der Karte nicht vorgemerkt wurden, stets nachzutragen, wie überhaupt alle Karteneinträge, welche bezüglich der Tarifirung der Sendung Zweifel aufkommen lassen könnten, gehörig ergänzt werden müssen.

Die etwa auf Grund der Frachtbriefangaben erforderliche Richtigstellung der Frachtkartenvorträge ist stets sofort zu bewirken, da nach erfolgter Aushändigung des Gutes die Frachtbriefe häufig nur schwer beizubringen sind.

Endlich sind bei der Tarifirung die Bestimmungen bezüglich des Minimalgewichts und der Minimaltaxe, dann bezüglich der Aufrundung der Frachtbeiträge zu beachten, in welch letzterer Hinsicht auf die Anordnungen in Art. 21 der Eingangs erwähnten Instruktion verwiesen wird.

Die außerdem für den italienischen Verkehr noch in Betracht kommende G. D. E. Nr. 37293/253-3^IV vom 22. Dezember 1886 folgt nachstehend ebenfalls im Abdruck:

Nachdem die für den deutsch-italienischen Güterverkehr in Verwendung kommenden neuen Formularpapiere nunmehr in Druck gelegt sind, so wird eröffnet, daß der erste Bedarf der Abfertigungsstellen dem k. Oberbahnamte durch das Materialdepot zukommen wird, sowie daß der bei den Stationen noch vorhandene Vorrath an alten Formularen, welche nicht weiter verwendet werden dürfen, als Makulatur an das Materialdepot der Generaldirektion einzuliefern ist.

Zugleich wird das k. Oberbahnamt angewiesen, den Vollzug der Bestimmungen in Dienstbefehl Nr. 147 vom 25. September 1886 zu überwachen und hiebei insbesondere auf nachstehende Punkte zu achten:

1. Für jede Sendung sind drei Karten anzufertigen, von welchen zwei der Sendung beigegeben werden, während die dritte auf der Versandstation als Stammkarte zu Rechnungszwecken verbleibt.

Die für Italien bestimmten Sendungen, welche in Pino, Chiasso, Peri (Ala), Pontebba reexpedirt werden sollen, genügt jedoch die Beigabe einer einzigen Karte.

2. Besondere Karten sind auszufertigen:
   a) für alle Güter, welche nach den reglementarischen Bestimmungen nur bedingungsweise angenommen werden;
   b) für Güter, welche nach einer und derselben Station über verschiedene Routen instradirt werden;
   c) für Güter, deren Taxberechnung hinsichtlich der italienischen Stationen nach dem Spezialtarif C durch Italien stattzufinden hat;
   d) für Güter, welche nach italienischen Stationen mit verschiedenen Bahnhöfen bestimmt sind.

3. Jede Karte ist mit dem Datum der Ausfertigung, sowie mit der Routenvorschrift und genauen Bezeichnung der Empfangsstation zu versehen. Der Vortrag in den Karten hat mit lateinischer Schrift und deutlichen Ziffern unter genauer Bezeichnung der Waare nach den in der Waarenclassification gebrauchten Benennungen ohne jegliche Abkürzung zu erfolgen. Ebenso ist der Vortrag des wirklichen, sowie des abgerundeten zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes der Sendung, letzteres ausgeschieden für die deutsche und italienische Strecke, sowie die genaue Bezeichnung der für jede Gewichtsposition angewendeten Tarifklassen unerläßlich.

Es sind ferner die Frachtbeträge, ebenso die Prämien für Werthversicherung für die deutsch-österreichische und italienische Strecke getrennt und zwar wie alle Geldbeträge im italienischen Verkehre in der Frankenwährung vorzutragen, sowie sämmtliche Rubriken der Gewichts- und Geldbeträge und zwar der ersteren für die deutsch-österreichische Strecke nach Klasse I und II gesondert zu summiren.

Bei Frachtbriefen, welche verschiedene Artikel verschiedener Tarifirung enthalten, ist das wirkliche Gewicht der einzelnen Gegenstände auch auf den Frachtkarten auszuscheiden und wenn eine derartige getrennte Angabe bei einer Sendung nicht thunlich erscheint, für das Gesammt-Bruttogewicht der Tarifsatz der höheren Klasse zu berechnen.

4. Die Zurücksendung von Frankaturnoten muß über die gleiche Route vermittelt werden, welche das Gut gelaufen ist. Die Anrechnungen mit Frankaturnote erfolgen unter genauer Bezeichnung der bezüglichen Ursprungskarte.

5. Treffen von den Uebergangsstationen Chiasso, Pino, Peri (Ala), Pontebba mittelst Rectificationsanzeigen Taxberichtigungen ein, so sind dieselben im Falle der Anerkennung sofort an die Ausgangsstelle zurückzuleiten, die anerkannten Aenderungen aber in den zurückgebliebenen Stammkarten, sowie in den Nachweisungen unter Angabe der nöthigen Erläuterungen vorzunehmen.

6. Den Empfangsstationen obliegt, die Frachtbriefe und Frachtkarten unmittelbar nach Eintreffen abzustempeln und die Frachtbriefe in allen Theilen mit den Frachtkarten auf das Genaueste zu vergleichen. Zeigen sich hiebei Differenzen, so sind die Frachtkarten entsprechend zu ergänzen. Auf Grund der einschlägigen Tarife ist hierauf eine genaue Prüfung sowohl der frankirten als der unfrankirten Frachtbeträge vorzunehmen. Bei der Entdeckung von Differenzen hat eine Berichtigung stattzufinden und ist der betreffenden Uebergangsstation, nicht aber der italienischen Versandstation mittelst Rectificationsanzeige Kenntniß zu geben. Diese Berichtigung darf nie in den Frachtkarten allein erfolgen, sondern muß sich stets auch auf die Frachtbriefe erstrecken.

Es ist auch ferner darauf zu achten, ob die in den Frachtkarten vorgemerkten Nachnahmebegleitscheine und Frankaturnoten wirklich eingetroffen sind.

7. Sowohl für den Versand als auch für den Empfang sind allmonatlich Versand- beziehungweise Empfangs-Nachweisungen unter Ausscheidung nach den Uebergangspunkten Pino, Chiasso, Peri (Ala), Pontebba anzufertigen.

8. Gesonderte Nachweisungen sind anzulegen (auf Seite 55 bereits aufgeführt).

9. Jede Nachweisung muß auf dem Titelblatte mit der Versand- und Empfangsstation, sowie mit der Routenvorschrift überschrieben werden.

Beim Eintrag der Karten in die Nachweisungen ist auf die richtige Einhaltung der Rubriken und zwar sowohl für die Gewichtsmengen als die Geldbeträge dem Vordrucke entsprechend zu achten.

Die Gewichtsmengen sind bei den Eilgutsendungen doppelt, d. h. nach italienischen und deutschen Tarifklassen vorzutragen.

Die in den Nachweisungen vorgesehenen Rubriken für Mark und Pfennig sind richtig auszufüllen.

10. Der Abschluß der Versandnachweisungen erfolgt am Letzten des betreffenden Rechnungsmonats; der Abschluß der Empfangsnachweisungen aber erst dann, wenn mit Rücksicht auf die tarifmäßige Lieferzeit angenommen werden kann, daß bereits alle im betreffenden Monate auf den Stationen Pino, Chiasso, Peri (Ala), Pontebba transitirten Karten eingelaufen sind. Der Abschluß ist in der Weise zu bethätigen, daß sämmtliche Rubriken summirt werden, wobei die Summen der einzelnen Geldrubriken mit der Summe der Gesammtfrankatur beziehungsweise Gesammtüberweisung übereinstimmen müssen.

11. An Stelle der bisher üblichen Stationszusammenstellungen haben Versand- beziehungsweise Empfangs-Recapitulationen zu treten, welche wie die Nachweisungen getrennt nach den Uebergangs-Stationen Pino, Chiasso, Peri (Ala), Pontebba anzulegen sind, dagegen unterbleibt die Ausscheidung nach italienischen Bahnnetzen und sind sowohl beim Versand als auch beim Empfang die italienischen Stationen unter dem Titel „Italienische Bahnen" alphabetisch aufzuführen.

In diese Recapitulationen sind die Abschlußsummen der sämmtlichen Gewichts- und Geldrubriken aus den Nachweisungen überzutragen.

12. Für die Verrechnung der Frachtkarten in Bezug auf den Rechnungs-Monat ist

a) im Verkehre **nach** Italien

das in den Karten auf der inneren Seite geschriebene Verrechnungs-Datum,

b) im Verkehre **von** Italien

der den Karten aufgedrückte Datumstempel der Uebergangs-Station Pino, Chiasso, Peri (Ala), Pontebba maßgebend.

## XXVII.

## Rumänisch-süddeutscher Eisenbahn-Verband.

Zu diesem Verband gehören:

1. die Stationen der Rumänischen Eisenbahn,
2. „ „ „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
3. die rumänischen Hafenstationen: Braila transit, Galarasi transit, Galatz transit und Giurgevo transit.

Für jede einzelne Route ist eine eigene Nachweisung anzufertigen, während eine Ausscheidung nach Bahnen beim Eintrag in die Zusammenstellung nicht nothwendig ist.

## XXVIII.

## Donau-Dampfschifffahrts-Verkehr.

Die von der Agentie der D. D. G. in Passau ausgefertigten Güterfrachtkarten sind in den gewöhnlichen Nachweisungen zu verrechnen und am Schlusse des Monats in eine eigene Zusammenstellung zu bringen.

Für jede einzelne Schiffstation — und zwar getrennt, je nachdem die Abfertigung in Wien Lagerhaus, Wien Donauquaibhf. oder Passau stattgefunden hat — ist eine besondere Nachweisung anzulegen und sind die sämmtlichen Nachweisungen in eine eigene Zusammenstellung aufzunehmen.

Die Verrechnung erfolgt im Wechselverkehr unter der Bezeichnung „Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien—Passau" (s. D. B. 42 v. 8. Mai 1892).

## XXIX.

## Reexpeditions-Verkehr.

Die im Reexpeditionsverbande abgefertigten Gütersendungen *sind in eigene* Nachweise zu buchen und nach Schluß des Rech-

nungsmonats in eine eigene Zusammenstellung aufzunehmen und deren Endsumme in die Hauptzusammenstellung über die im direkten Verkehre abgegangener bezw. angekommener Güter überzutragen. Die Frachtkartenauszüge sind den Nachweisungen beizufügen.

Der Vortrag der Stationen in die Zusammenstellung hat nach Bahnen ausgeschieden zu erfolgen, und genügt die Erstellung einer Endsumme, ohne jede Bahn für sich abzuschließen.

NB. Für jede Ursprungsstation ist eine eigene Nachweisung anzulegen.

## XXX.

## Bayerisch-belgischer und bayerisch-englischer Güter-Verkehr.

In diesen Verkehren sind die Frachtkarten getrennt nach Bahnen und Stationen in den hiefür aufgelegten Nachweisungen (Formular 1918/1920 1893) zu rapportiren.

Bei den Stationen mit mehreren Bahnhöfen müssen für jede Relation gesonderte Nachweisungen angelegt werden.

Die Beträge sind in denselben in Frankenwährung einzusetzen; dagegen ist bei jeder einzelnen Karte im Versande die Endsumme der Frankaturen und Nachnahmen und im Empfange die der Ueberweisungen in den hiefür vorgesehenen Rubriken in Markwährung ersichtlich zu machen.

Die auf den Empfangskarten vorgemerkten Zollabfertigungsgebühren der preußischen Uebergangsstationen sind in Markwährung eingesetzt und auch in dieser Währung als Auslagen der Unterwegsstationen in der in der Nachweisung bezeichneten Rubrik vorzutragen, Dagegen sollen die von Aix-la-Chapelle auf den Karten der Grand-Central-Belge-Bahn in Franken ausgesetzten Zollkosten in den Nachweisungen als Nachnahmen der genannten Verwaltung verrechnet werden.

Die Eil- und Frachtgüter können in eine Nachweisung aufgenommen werden; jedoch im bayerisch-englischen Güterverkehre sind dieselben gesondert zu rapportiren.

### Zusammenstellung.

Für den bayerisch-belgischen und bayerisch-englischen Güterverkehr genügt je eine Zusammenstellung, in welcher sämmtliche Geldbeträge in Markwährung vorzutragen sind. In der bayerisch-belgischen Zusammenstellung die einzelnen Bahnen für sich abzuschließen und am Ende zu recapituliren, ist nicht nothwendig.

Hinsichtlich der Instradirung der Sendungen wird auf die Leitungsvorschriften verwiesen. Dabei ist vor Allem zu beachten, daß mit wenigen Ausnahmen (z. B. Anvers Süd local ꝛc.) im Verkehre mit den (belgischen) Concurrenzstationen der belgischen Staatsbahnen und der Großen belgischen Centralbahn die Instradirung über Herbesthal und Aachen Lanäken alle 2 Monate wechselt und Routen- oder Zollabfertigungsvorschriften seitens der Versender, welche den Bestimmungen entgegenstehen, Umkartirung an der deutschen Grenze zur Folge haben.

Auf den Nachweisungen ist die vollständige Route vorzutragen; auch soll in denselben, namentlich beim Versande, die Rubrik „Bezeichnung der Waarengattung der Wagenladungsgüter" gegebenen Falls immer ausgefüllt werden.

Für den vorbezeichneten Verkehr kommen folgende Bahnen in Betracht:

G. E. B. = Große Englische Ostbahn.
E. B. = Belgische Staatsbahn.
F. O. = Westflanderische Bahn.
N. B. = Belgische Nordbahn.
A. G. = Eisenbahn von Antwerpen nach Gent.
M. T. = Eisenbahn von Mecheln nach Terneuzen.
Ch = Chimay-Bahn.
F. St. N. = Eisenbahn von Termonde nach St.-Nicolas.
L. L. = Lüttich-Limburger Bahn.
G. B. = Eisenbahn von Gent nach Brügge.

## XXXI.

## Niederländisch-bayerischer Güter-Verkehr.

In diesem Verkehr sind die abgefertigten und angekommenen Karten getrennt nach den betheiligten drei Bahnverwaltungen:

1. Niederländische Staatseisenbahnen,
2. Holländische Eisenbahngesellschaft,
3. Nordbrabant-Deutsche Bahn,

und zwar nur die Stationen: Gennep, Mil, Uden und Veghel und nach den verschiedenen Stationen in den Nachweisungen zu verrechnen.

Bei den Stationen mit mehreren Bahnhöfen, wie Amsterdam—Kadyk, Amsterdam—Entrepot, Amsterdam—Oostenburgergracht, sind gesonderte Nachweisungen anzufertigen, wobei auch die Routen nach den Leitungsvorschriften vom 1. Mai 1891 auszuscheiden sind.

Die auf den angekommenen Karten vorgetragenen Zollabfertigungsgebühren sind in den Nachweisungen über den nieder-

ländisch-bayerischen Verkehr als Auslagen der Unterwegsstationen zu verrechnen.

Für die nach den drei genannten Bahnverwaltungen gelegten Nachweisungen ist nur eine Zusammenstellung anzufertigen unter Vortrag der Stationen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen sind nicht gesondert abzuschließen.

## XXXII.

## Schweizerischer Verkehr.

Im bayerisch-schweizerischen Güterverkehre hat die Anfertigung von Zusammenstellungen für jede einzelne Bahn zu unterbleiben und genügt für den schweizerischen Verkehr eine Zusammenstellung, in welcher aber der Vortrag bahnweise zu geschehen hat.

Nachdem auf den Frachtkarten Frankenwährung ausgeworfen ist, sind dieselben in den eigens aufgelegten Nachweisungen auch in dieser Währung zu verrechnen. Bei event. Courswechsel ist in den Nachweisungen nur eine Endsumme in der Frankenwährung zu ziehen. In den betreffenden Rubriken des Nachweises aber ist bei jeder einzelnen Karte der zum jeweiligen Course in Mark umgerechnete, wirklich erhobene Franco- oder Ueberweisungsbetrag, bezw. der hinausbezahlte Nachnahmebetrag vorzutragen. Die verzeichneten Beträge sind am Schlusse des Monats zu addiren und sind die hiedurch sich ergebenden Endsummen der Markwährung in die Zusammenstellungen bezw. Hauptzusammenstellungen überzutragen.

Zu den Zusammenstellungen sind dieselben Formulare wie für die deutschen Bahnen, zur Erstellung der Nachweise ist das Form. 1566 zu benützen.

Gemäß der ab 1. Mai 1889 giltigen Instradirungstabelle für diesen Verkehr ist nach den Stationen der vereinigten Schweizerbahnen und der Station Rorschach N. O. B für Eil- und Stückgut eine andere Verkehrsleitung maßgebend als für Wagenladungsgüter. Es sind deßhalb für Eil- und Stückgut einerseits, sowie für Wagenladungsgut andererseits getrennte Nachweisungen zu führen.

| | |
|---|---|
| E. B. | = Emmenthalbahn. |
| J. B. L. | = Jura-Bern-Luzern-Bahn. |
| N. O B. | = Schweizerische Nordostbahn. (Eig. Linie) |
| N. O. B. (E. H.) | = Schwizerische Nordostbahn. (Linie Effretikon-Hinweil.] |
| N. O. B. (Bötzb.) | = Schweizerische Nordostbahn. (Bötzbergbahn.) |
| S. C. B. | = Schweizerische Centralbahn. (Eig. Lin.) |

S. C B. (A. S. B.) = Schweizerische Centralbahn. (Aargauische Südbahn.)
S. O. S. = Westschweizerische Bahnen.
S. O. S (B. R.) = Westschweizerische Bahnen. (Bulle Romont.)
V. S. B. = Vereinigte Schweizerbahnen. (Eig. Linie)
V. S. B. (T. B) = Vereinigte Schweizerbahnen. (Toggenburger Bahn.)
V. S. B. (W. R.) = Vereinigte Schweizerbahnen. (Wald-Rüti-Bahn.)

Reglement und Tarif mit Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872 mit 1 Nachtrage (Neuauflage) vom 1. Mai 1893.

Für die Stationen Bern, Biel, Chau de Fonds, Genf, Lausanne, Neuchâtel, Pontarlier, Porrentruy, Verrières Luzern und Zürich sind für Eilgut einerseits und Stückgut und Wagenladungen andererseits gesonderte Nachweisungen anzulegen.

## XXXIV.

## Deutsch-Französischer Verkehr.

Die für den deutsch-französischen Verband aufliegenden Nachweisungen (Formular 1924 und 1927) und Zusammenstellungen (Formular 1930 und 1933) sind dem Rubrikenbau entsprechend genau auszufertigen, wobei Eilgut und Frachtgut getrennt zu rapportiren sind.

Bei den nach Theil II des Tarifes und nach dem Holz-Ausnahmetarif abgefertigten Sendungen ist die Fracht in den Nachweisungen wie auf den Karten getrennt für die deutsche und die französische Strecke vorzutragen, während bei Sendungen, welche nach Theil III abgefertigt werden, die Fracht nur in die für die deutsche Strecke vorgesehene Rubrik einzusetzen ist

Der zum jeweiligen Course in Mark umgerechnete Franco- oder Ueberweisungsbetrag bezw. der hinausbezahlte Nachnahmebetrag ist in den betreffenden Rubriken vorzumerken und die sich am Schlusse des Monats durch Addition ergebenden Endsummen in die Zusammenstellung bezw. Hauptzusammenstellung überzutragen.

Die nach Maßgabe der Bestimmungen auf Seite 19 des Theiles IIa auf die Uebergangsstationen der Reichseisenbahn abgefertigten Sendungen sind in eine besondere Zusammenstellung aufzunehmen.

Der Eintrag der Gewichtsquantitäten für die nach Theil II abgefertigten Sendungen hat nach der für die deutsche Strecke maßgebenden Güterclassification, wie dieselbe in Theil I vom 1. Januar 1890 Seite 46—171 angegeben ist, zu erfolgen, während für die nach Theil III abgefertigten Sendungen die *Güterclassification* in Theil I vom 15. Juli 1881 giltig ist.

Die auf den angekommenen Eil- und Frachtkarten vorgetragenen, auf den französischen Grenzstationen Petit Croix, Avricourt, Pagny s. M., Batilly und Andun le Roman erwachsenen französischen Zollspesen sind in Ueberweisung vorzutragen bezw. dem Fracht-Ueberweisungsbetrage unter Eintrag in einer besonderen Rubrik zuzurechnen, während die an den deutschen Uebergangspunkten Altmünsterol, Avricourt, Noveant, Amanweiler und Fentsch in Markwährung angefallenen Zollspesen in besonderer Rubrik neben der in Markwährung reduzirten Ueberweisung zu erscheinen haben.

Auf der Titelseite der einschlägigen Nachweisungen ist der Transportweg den Instradirungsvorschriften entsprechend genau vorzuschreiben, z. B.: Aschaffenburg – Monsheim — Saargemünd — Noveant oder Aschaffenburg — Monsheim — Bexbach — Forbach — Noveant.

XXXV.

## Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn-Actiengesellschaft München (vormals Krauß & Comp.)

und zwar

a) Verkehr mit der Lokalbahn Murnau—Garmisch—Partenkirchen,
b) Verkehr mit der Lokalbahn Oberdorf b. B.—Füssen,
c) Sonthofen—Oberstdorf,
d) Fürth—Zirndorf Cadolzburg,
e) Isarthalbahn (München—Wolfratshausen),

giltig vom 1. November 1893.

Für jede der bezeichneten Lokalbahnen ist eine gesonderte Zusammenstellung anzufertigen, deren Ergebniß in die Hauptzusammenstellung des Wechselverkehrs aufzunehmen ist.

# IV. Statistik über Güterbewegung.

Als mit der Rechnung über den Güterverkehr verbunden, ist die Erstellung der Statistik über Güterbewegung zu betrachten.

Die Einträge in die Nachweisungen der Güterbewegungsstatistik müssen immer vor Buchung der bezüglichen Frachtbriefe bethätigt werden. Mindestens alle 5 Tage sind die Einträge für die einzelnen Verkehrsbezirke auszuziehen.

Die Anleitung zur Fertigung dieser Statistik siehe:
„Vorschriften für Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung vom 1. Januar 1884."

Der Abschluß der Nachweisungen und die Erstellung der Statistik erfolgt vierteljährig, die Einsendung derselben hat längstens am 5. des dem abgeschlossenen Quartale nächstfolgenden Monats an das

Statistische Bureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen

zu erfolgen und zwar mittels ausschließlicher Beförderung durch die Gepäckexpeditionen

Die wesentlichsten Punkte über die Erstellung der Güterbewegungsstatistik wurden mit Generaldirektions-Entschließung vom 6. März 1891 Nr. 8549/6754 III in Erinnerung gebracht.

Dieselben lauten:

„Die Aufschreibungen für die Erstellung einer Statistik der Güterbewegung erstrecken sich für das Gebiet der k. b. Staatseisenbahnen auf alle Frachtbriefsendungen, welche im Mindestgewichte von 500 kg bei einer bayerischen Eisenbahnstation aufgegeben werden und von einer Station einer außerdeutschen Eisenbahnverwaltung zur Auslieferung an den Frachtbriefempfänger eintreffen, sowie auf diejenigen Viehsendungen, welche mittelst Frachtbriefe zur Aufgabe kommen. Letztere sind stets, sowohl unverpackt, als in Körben, Steigen ꝛc. verpackt, nach der Stückzahl zu verzeichnen und entfällt daher eine Gewichtsbeschränkung.

Ferner sind nach erfolgter theilweiser Aufhebung der Viehsperre gegen Oesterreich von denjenigen Stationen, in deren Bereiche sich öffentliche Schlachthäuser befinden, welche die Erlaubnis zur direkten Einfuhr von österreichischem und italienischem Vieh erhalten haben, diese Viehsendungen ohne Rücksicht auf die Viehscheinabfertigungsstation mit Aufführung der wirklichen Herkunfts-(Einlade-)Station in der Nachweisung über den Güter- und Viehempfang zu verzeichnen.

Demnach haben die Expeditionen aufzuschreiben:

1. In der Nachweisung über den Güter- und Viehversand (Form. A I) alle Gütersendungen von mindestens 500 kg Gewicht, welche bei einer Güterdienststelle mit neuausgefertigtem Frachtbriefe überhaupt zur Aufgabe gebracht werden, während umzukartirende Frachtbriefsendungen außer Aufschreibung zu bleiben haben.

Als Bestimmungsstation ist hiebei, ohne Rücksicht auf direkte oder gebrochene Kartirung, stets die im Frachtbriefe als solche angegebene aufzuführen.

Ferner die mittelst Frachtbriefe aufgegebenen Viehsendungen, die Lokalbahnbetriebsleitungen auf die mit Wertbillets aufgegebenen nach der Stückzahl.

2. In der Nachweisung über den Güter- und Viehempfang *(Form. A II)* alle Gütersendungen von mindestens 500 kg Gewicht,

welche nach Ausweis des Frachtbriefaufgabestempels bei irgend einer Station der Verkehrsbezirke 50 mit 64, mit alleiniger Ausnahme der auf Seite 148 und 149 der Verzeichnisse zur Güterbewegungsstatistik — III. Auflage vom August 1889 — namentlich aufgeführten Stationen dieser Verkehrsbezirke, welche ihren Versand, jedoch nicht die Verkartirungen nach und von deutschen Eisenbahnstationen, selbst aufzuschreiben haben, aufgegeben worden sind und an den Frachtbriefempfänger ausgeliefert werden.

Umkartirungen dagegen werden von der Umkartirungsstation nicht in Empfang verzeichnet.

Als Ursprungsstation gilt hiebei, ohne Rücksicht auf direkte oder gebrochene Kartirung, stets die Frachtbriefaufgabsstation.

Weiters sind in der Empfangsnachweisung, wie schon erwähnt, die aus Oesterreich und Italien eintreffenden Viehsendungen, sowie die im combinirten Donauumschlagsverkehr in direkter Kartirung via Passau eintreffenden Getreidesendungen aus Ungarn ꝛc. ꝛc. mitaufzunehmen, indem im letzten Fall Passau nicht als Aufgabsstation, sondern nur als Durchgangs- (Umkartirungs-) Station erscheint.

Endlich sind von denjenigen Stationen, an welchen sich Werkstätten- oder Kohlendepots befinden, auch diejenigen Regiekohlensendungen aus Böhmen mitaufzuschreiben, deren Frachtbriefe mit direkt abgefertigten Frachtkarten zukartirt und von der Empfangsstation eingezogen worden, während die mit Regiefrachtkarten eintreffenden Regiekohlensendungen von der Frachtbrief einziehenden bayerischen Grenzeingangsstation zu verzeichnen sind.

3. In der Durchgangsnachweisung (Form. A III) sind alle Frachtbriefsendungen von 500 kg Gewicht aufzuführen, welche deutsches Gebiet transitiren und deren Aufgabs- und Empfangsstationen einer außerdeutschen Bahnverwaltung angehören, ohne Rücksicht, ob die Kartirung direkt erfolgt ist oder bei der Grenzeingangsstation bethätigt wird.

Die Einträge in die Nachweisungen haben t ä g l i c h und zwar auf G r u n d d e r F r a c h t b r i e f e zu erfolgen.

Hiebei ist stets das wirkliche und nicht das zur Frachtberechnung gezogene Gewicht unter vorschriftsmäßiger Abrundung auf ganze und halbe Tonnen aufzuschreiben.

Für die Zugehörigkeit der Stationen zu den Verkehrsbezirken, welche nach Maßgabe der politischen Landesgebiete gebildet sind, ist lediglich das Verzeichniß zur Waarenstatistik der Güterbewegung — III Auflage vom August 1889 — nebst den hiezu erscheinenden Berichtigungen (z. B. I—XIV) maßgebend.

Insoweit jedoch für außerdeutsche Verkehrsbezirke keine Stationsverzeichnisse darin enthalten sind, bietet das Eisenbahnstationsver-

5*

zeichniß von Dr. Koch in Berlin genügende Anhaltspunkte, um die Landeszugehörigkeit und damit die Zugehörigkeit zu dem entsprechenden Verkehrsbezirk festzustellen.

Die Summirung der Gewichtssummen und der Viehstückzahl in der Nachweisung, sowie die wöchentlich anzufertigenden Uebersichtsauszüge sind so auf dem Laufenden zu halten, daß mit Ablauf eines Vierteljahres die Endsummen rasch gezogen und der vorzulegende Gewichtsauszug so rasch erstellt werden kann, daß der Vorlagetermin am 5. des nächstfolgenden Monats nicht überschritten wird.

## V. Rechnung über Militärtransporte.

Die der Eisenbahnverwaltung nach Maßgabe der bestehenden Bestimmungen zu gewährenden Vergütungen werden bis nach Eingang, Prüfung und Feststellung der Liquidation gestundet. Die Militärverwaltung ist jedoch berechtigt, auch die Baarzahlung eintreten zu lassen.

Baarzahlung erfolgt stets bei der Abfertigung von Militärpersonen auf Fahrkarten und bei der Abfertigung des Gepäckes von Militärfahrkarteninhabern, soweit solches nicht als Freigepäck (25 kg) ohne Gebührensatz zu behandeln ist, ebenso bei der Beförderung von Militärgut auf Frachtbrief und zwar entweder bei der Aufgabe oder bei Empfangnahme des Gutes.

Als Grundsatz gilt, daß die Gebühren für Militärgut ohne Begleiter gemäß Betriebsreglement § 53 stets bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

Stundung der Gebühren findet in der Regel bei Fahrscheintransporten statt, wenn nicht ausdrücklich die Baarzahlung seitens der Militärbehörde auf dem Fahrscheine vorgeschrieben ist.

Von den Abfertigungsstellen wird der Erlös aus dem Verkaufe von Militärfahrkarten in dem Register über den Verkauf von festen Fahrkarten bezw im Blankokarten-Register vereinnahmt. Bei dem Uebertrage des Ergebnisses der Blankokartenrechnung in die gewöhnliche Fahrkartenrechnung ist der Anfall an Militärtransportgebühren gehörig auszuscheiden.

Militärgutsendungen auf Frachtbrief (ohne Begleiter) werden mit Frachtkarte abgefertigt; dieselben sind von der Versand- und Empfangsstation in die Güterrechnung aufzunehmen und zwar ausgeschieden von den übrigen Frachtkarten.

Militärtransporte auf Fahrschein gegen Baarzahlung der Gebühren werden von der Aufgabestation in ein besonderes Verzeichniß aufgenommen. Dieses Verzeichniß ist in doppelter Ausfertigung unter der Aufschrift: „Bezahlte Militärtransportgebühren“

am 5. des Nachmonats, bedeckt mit den Abschnitten 1 der Fahrscheine sammt den eingehobenen Beträgen dem vorgesetzten Oberbahnamte in Vorlage zu bringen.

Die Einsendung aller Militärrechnungen hat per Uebergabsschein zu erfolgen.

Bei Baarbezahlung der Transportgebühren sind auch die Desinfectionsgebühren einzuheben und zwar auf der Abgangsstation.

Die Einforderung der gestundeten Gebühren erfolgt durch die Generaldirektion auf Grund der von der Station eingesendeten Belege und zwar der Abschnitte 1 der Fahrscheine und der Fahrscheincontrolzettel.

Der Militärfahrschein ist sofort nach der Entgegennahme am Gepäckschalter in das Verzeichniß der auf Militärfahrschein abgefertigten Militärtransporte einzutragen.

Die drei Theile des Fahrscheines, nämlich der Abschnitt 1, der Controlzettel und der Abschnitt 2, sind an den hiezu vorgesehenen Stellen mit der laufenden Nummer des erwähnten Verzeichnisses, dann mit dem Stations- und Datumstempel der Expedition, sowie mit der Unterschrift des Abfertigungsbeamten zu versehen.

Nachdem die Beigabe des Abschnittes 2 ausschließlich in das Ermessen der Militärbehörde gestellt ist, kann die Beibringung dieses Abschnittes seitens der Expeditionen nicht verlangt werden. Fehlt der Abschnitt 2, so dient der Controlzettel als Fahrbillet und wird auf demselben die Zielstation, der Beförderungsweg und die Transportstärke von der Militärbehörde vorgemerkt. (§ 17, Ziffer 4 Abs. 3 der Fr.-Tr.-O.)

Der Abschnitt ist abzutrennen und bleibt bei der Abgangsstation.

Auf der Ankunftsstation ist die Beendigung der Fahrt von dem Stationsvorstande oder dessen Stellvertreter auf dem Abschnitt 2 des Fahrscheines, insofern dieser Abschnitt dem Fahrscheine überhaupt beigegeben war, durch Stempelaufdruck und Unterschrift zu bescheinigen. Ferner ist der betr. Transport in das Verzeichniß der mit Militärfahrschein angekommenen Militärtransporte unter Beigabe des eingegangenen Controlzettels aufzunehmen.

Auf dem Controlzettel müssen rückseits vom Zugführer die benützten Züge vorgetragen sein.

Dem vorgesetzten Oberbahnamt sind vorzulegen am 5. des Nachmonats:

a) Von den Abgangsstationen:
   1. das Verzeichniß über bezahlte Militärtransportgebühren in doppelter Ausfertigung nebst den zugehörigen Abschnitten 1,

2. das Verzeichniß der auf Fahrschein unter Stundung der Gebühren abgefertigten Militärtransporte sammt den zugehörigen Abschnitten 1 der Fahrscheine.

b) Von den Zugsendstationen:
die gemäß § 78 der Ziffer 1 und 2 der Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure vom 1. Juli 1886 zu fertigenden Rapporte

c) Von den Bestimmungsstationen:
das Verzeichniß der mit Fahrschein angekommenen Militärtransporte sammt den zugehörigen Controlzetteln und etwaigen Begleitzetteln.

In den ersten Tagen eines Monats ist bei dem Eintreffen von Militärtransporten auf Fahrscheine besonders darauf zu achten, daß die Einträge in die Verzeichnisse jenes Monats erfolgen, in welchem der Transport ausweislich des Datumstempels abgefertigt worden ist.

Ebenso sind während der angegebenen Zeit jene Rapporte, welche sich auf Transporte des Vormonats beziehen, von den Zugsendstationen gehörig auszuscheiden, damit die Einsendung dieser Rapporte nicht verzögert wird.

Genaueste Einhaltung des Einsendungstermins ist unerläßlich.

Etwa nach Absendung noch eintreffende Fahrscheine sind mit Nachtragsverzeichniß einzusenden.

## VI. Gebühren aus dem Verkaufe zahlbarer Dienstpapiere, Wägegeld, Zähl- und Signirgebühren.

Die zur Controle der Einnahmen aus dem Verkaufe zahlbarer Dienstpapiere bestimmten Nachweisungen über die Anschaffung, den Verbrauch und den am Schlusse des Jahres verbliebenen Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren sind unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen zu führen:

Die Stationen und Abfertigungsstellen haben die zahlbaren Dienstpapiere, welche mittelst gesonderter Bedarfslisten bei dem Regie- und Billetenbureau zu bestellen sind, nach Erhalt unter Anlage des bezüglichen Lieferscheines in der Nachweisung über die Anschaffung zahlbarer Dienstpapiere zu vereinnahmen. Hiezu ist Formular Nr. 1756 zu verwenden.

Ueber den Bedarf an Formularen zu Quittungen, Fahrgeldliquidationen und Zahlungsberechnungen, dann an Quittungsbüchern, an zahlbaren Bescheinigungsbüchern für taxpflichtige Gütersendungen und Verzeichnissen der gestundete Francaturen sind eigene Bedarfslisten an das Regie- und Billetenbureau einzusenden,

nachdem die Abgabe dieser Formulare seitens des Materialdepot gegen Kostenanrechnung zu bethätigen ist.

Ueber den Anfall an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren haben die Abfertigungsstellen ein eigenes Verzeichniß unter Verwendung des Formulars Nr. 1757 zu führen und nach Ablauf eines jeden Monats abzuschließen.

Von dem Anfalle an Signirgebühren sind zunächst die etwa erwachsenen Kosten für Beschaffung von Signirmaterialien in Abzug zu bringen. Die Hälfte der hienach verbleibenden Reineinnahme an Signirgebühren ist unter das einschlägige Personal zu vertheilen und an dem Anfalle an Signirgebühren zu kürzen, während der verbleibende Rest an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren unter Anlage des bezüglichen Verzeichnisses sammt den Quittungen über die Kosten für Beschaffung von Signirmaterialien und über die bezahlten Signirgebührenantheile in der bezüglichen Spalte des Registers über erhobene Nebengebühren, Form. 1747, zu vereinnahmen ist.

Die Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere ist nach Ablauf des Monats abzuschließen und die Zusammenstellung der monatlichen Abschlüsse auf dem letzten Folium derselben anzufertigen.

Zugleich ist zu beachten, daß die bei den österreichischen Grenzstationen anfallenden Gebühren für nachträgliche Ausfertigung von Ladelisten in einer der unbedruckten Spalten der vorbezeichneten Nachweisung zu verbuchen sind.

Von dem monatlichen Abschlusse der Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere haben die Abfertigungsstellen mit Benützung des Formulars Nr. 1759 eine Abschrift zu fertigen und unter Anlage derselben den angefallenen Gesammtbetrag nach dem Vortrage des Anfalles an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren gleichfalls im Register über erhobene Nebengebühren zu vereinnahmen.

Nach Ablauf des Jahres ist die Nachweisung über die Anschaffung, sowie über den Verkauf der zahlbaren Dienstpapiere abzuschließen und in derselben die richtige Vereinnahmung der sämmtlichen angefallenen Nebengebühren von dem Stationsvorstande oder Kassabeamten zu bestätigen, während der verbliebene Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren in der Nachweisung über den am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen und auf das nächste Jahr übergegangenen Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren dem Vordrucke des hiefür aufgelegten neuen Formulars Nr. 1760 entsprechend auszuzeigen ist.

Die bezeichneten Nachweisungen sind sammt den etwa unbrauchbar gewordenen Formularen, welche in ein mit dem Stationsnamen überschriebenes Packet zu vereinigen sind,

bis zum 8. Januar des folgenden Jahres

dem vorgesetzten Oberbahnamte in Vorlage zu bringen, welches dieselben mit einem doppelt gefertigten Verzeichnisse über die bei den einzelnen Stationen und Abfertigungsstellen verbliebenen Vorräthe an zahlbaren Dienstpapieren

bis 1. Februar des folgenden Jahres

nach Vorschrift einzusenden hat.

Das Verzeichniß über den Anfall an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren, sowie die Nachweisungen über die Anschaffung, den Verkauf und den am Jahresschlusse verbliebenen Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren sind von dem Stationsvorstande oder dem Kassabeamten zu führen, welcher den täglichen Anfall in der Spalte 8 „Einnahmen an Nebengebühren“ des Kassabuches zu verbuchen und nach Ablauf des Monats das Verzeichniß über den Anfall aus dem Verkaufe zahlbarer Dienstpapiere anzufertigen hat.

Die Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere wird in Heften, welche aus einem Titelbogen und 6 Einlagebogen bestehen und mit einem grauen Umschlage versehen sind, aufgelegt und an die Abfertigungsstellen jeweils durch die vorgesetzten Oberbahnämter abgegeben werden.

## VII. Revisionsprotokolle.

Ueber die bei der revisorischen Prüfung der Rechnungen und deren Belege erhobenen Erinnerungen werden durch die Generaldirektion, welcher die Revision der Rechnungen in erster Instanz zusteht, Revisionsprotokolle aufgenommen und den Abfertigungsstellen unmittelbar zur Beantwortung zugeschlossen. Die Revisionsprotokolle sind mit Sorgfalt und erschöpfend zu beantworten, damit die Verbescheidung derselben ohne Aufenthalt erfolgen kann. Bei Beanstandungen, welche Frachtnachholungen und Rückvergütungen betreffen, sind insbesondere die Angaben des Gewichtes und des Inhaltes der Sendung zu prüfen; gegebenen Falls sind die Frachtbriefe einzusehen, oder, wenn dieselben nicht beschafft werden können, die Versender oder Empfänger zur Angabe des Gewichts und des Inhalts zu veranlassen. Soferne die Revisionserinnerungen als begründet anerkannt werden können, sind die Nachholungen und Rückvergütungen sogleich gegen Quittung zu bethätigen und die Rückvergütungen auch auf den Frachtbriefen, wenn dieselben erhältlich sind, vorzumerken.

Jede einzelne Revisionserinnerung ist für sich zu beantworten *und hiebei anzugeben*; ob und wann die Nachholung oder die Rück-

vergütung stattgefunden hat. Bei Rückvergütungen ist stets der vollständige Name und Stand des Empfangsberechtigten in der Beantwortung anzugeben.* Bei Irrungen, hinsichtlich der Gewichts- oder Inhaltsangabe ist der Frachtbrief oder die Factura, gegebenen Falls ein beglaubigter Auszug aus dem Aufgabsnachweise oder dem Frachtbriefverzeichnisse beizulegen.**

Die beantworteten Revisionsprotokolle sind nach Anfertigung einer Abschrift zu den Akten der Abfertigungsstelle ohne Begleitbericht an die Verkehrscontrole einzusenden. Die Einsendung ist unter allen Umständen innerhalb der bei der Hinausschließung der Revisionsprotokolle festgesetzten Fristen*** zu bewirken. Allenfalls verzögerte Correspondenzen und sonstige Behelfe sind nachträglich unter erschöpfender Bezeichnung der bezüglichen Revisionsprotokolle und der einschlägigen Erinnerungen einzusenden.†

Nach erfolgter Beantwortung werden die Revisionsprotokolle von der Generaldirektion verbeschieden und an die k. Oberbahnämter zum Vollzuge der Bescheide hinausgegeben. Letztere schließen den Abfertigungsstellen die verbeschiedenen Protokolle zu, ziehen die Mehrungen ein und zahlen die Minderungen hinaus. Binnen längstens acht Tagen sind die verbeschiedenen Protokolle von den Abfertigungsstellen den vorgesetzten Oberbahnämtern mit den Quittungen über die hinausbezahlten Beträge wieder in Vorlage zu bringen.

---

* Z. B.: „Pos. 1. Anerkannt. Die Rückvergütung von 2 Mk. 40 Pf. wurde am 15. März 1894 an den Empfangsberechtigten, Johann Kalzer, Müller in Piesenham, bethätigt."

Oder: „Pos. 2. Anerkannt. Der Guthabensbetrag von 80 Pf. konnte noch nicht rückvergütet werden, weil der Aufenthaltsort des Empfangsberechtigten, des umherziehenden Geschirrhändlers Wilhelm Röder, bis jetzt nicht ermittelt werden konnte."

Oder: „Pos. 3. Anerkannt. Der Ersatzbetrag von 5 Mk. 40 Pf. wurde von dem Ersatzpflichtigen, Robert Schellinger von Unter-Dürrbach, am 16. März 1894 eingehoben."

** Z. B.: „Pos. 4. Nicht anerkannt. Das Gewicht der Sendung beträgt nach Ausweis des anruhenden Originalfrachtbriefes nicht 740 kg, sondern nur 140 kg und ist demgemäß die Fracht richtig berechnet."

*** Diese Fristen sind in der auf dem Titelblatte des Revisionsprotokolles befindlichen Entschließung enthalten.

† Die nachträgliche Einsendung von Schriftenprodukten, welche Bestandtheile eines bereits früher eingesandten Revisionsprotokolles bilden, erfolgt an die Verkehrscontrole. Ist jedoch aus irgend einem Grunde zur Sache noch ein Bericht zu erstatten, so ist dieser Bericht nicht an die Verkehrscontrole, sondern an die Generaldirektion, Finanzabtheilung, zu richten, nachdem die äußeren Dienstesstellen nicht mit der Verkehrscontrole korrespondiren dürfen. (V.- u. A.-Bl. vom Jahre 1886 S. 343, 358, 371 u. 378, sowie § 54 Z. 3 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung 2c.)

Gleichzeitig sind jene Beträge, welche nicht zur Rückvergütung an die Empfangsberechtigten gebracht werden konnten, zur depositenmäßigen Behandlung an die Oberbahnamtskasse einzusenden. (§ 55 der Vorschriften über die Kasse- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen.)

Mit dem Tage der Aus- oder Einzahlung erscheinen die bezüglichen Beträge im Kassabuch, und zwar Revisionsersätze in Rubrik 11 „Sonstige Einnahmen" und Revisionsguthaben in Rubrik 18 „Sonstige Ausgaben".

Der Eintrag im Kassabuch erfolgt unter Beisetzung des Namens des Ersatzpflichtigen bezw. des Empfangsberechtigten. Außerdem kann noch die Nummer des später erwähnten Verzeichnisses (Beilage I und II) beigefügt werden. Z. B. „Revisionsersatz Brönner Nr. 16. Die eingezogenen Revisionsersätze und die hinausbezahlten Guthaben werden im Kassabuche solange fortgeführt bezw. auf das nächste Monat übertragen, bis die liquidirten Revisionsprotokolle herabgelangen. Denselben liegt eine Abgleichung bei, in welcher Schuld und Guthaben der Abfertigungsstelle ersichtlich ist. Die Abgleichung ist sofort im Kassabuche vorzunehmen. Zu diesem Behufe ist die Gesammtsumme der Ersätze in Rubrik „Sonstige Ausgaben" (18) und die Gesammtsumme der Guthaben in Rubrik „Sonstige Einnahmen" (11) einzustellen und finden hierdurch die im vorhergehenden Absatze erwähnten Durchführungen im Kassabuche ihre Erledigung.

Ergibt der Differenzbetrag zwischen Rubrik 18 und 11 eine Mehrausgabe, so wird dieselbe zur Deckung der Anrechnung benützt, im gegentheiligen Falle aber, wenn die erwähnte Differenz eine Mehreinnahme ergibt, stellt man den Betrag als Lieferung an die k. Oberbahnamtskassa unter gesondertem Vortrage in Rubrik 16 ein. In letzterem Falle dient die den liquidirten Protokollen beigelegene Abgleichung als Quittung.

Gemäß § 36 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung ist bei Abfertigungsstellen mit größerem Geschäftsumfange eine Uebersicht über die sonstigen Einnahmen und Ausgaben zu führen. Abfertigungsstellen, welche dieses Verzeichniß führen, haben die Revisionsersätze und Revisionsguthaben in den entsprechenden Rubriken dieses Verzeichnisses zu buchen.

Außerdem sind gemäß G. D. E. Nr. 47285 v. 30. X. 73 zur Vereinfachung des Kassabestandes 2 Verzeichnisse in in die Kasse zu legen, das eine über die eingezogenen Ersatzposten, das andere sammt Quittungen über die hinausvergüteten Taxbeträge. Diese Verzeichnisse dürften zweckentsprechend nach den beigegebenen *Mustern angelegt* werden. Die Abschriften der Revisionsprotokolle

Beilage I.

Abfertigungsstelle: ..................

# Verzeichniß
der
# Revisions-Guthaben.

Oberbahnamt: ..................

| Nr. | Revisions-Protokoll | | | | Ausbezahlt | | | Betrag | | Mit der kgl. Oberbahnamtskasse abgeglich. | | Bemerk. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | über die Rechnung | zum Monat | Jahr | Nr. pro | an wen und woher | Datum | | Mark | Pfennig | Tag | Mt. | |
| | | | | | | Tag | Mt. | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

Beilage II.

Abfertigungsstelle: ..................

# Verzeichniß
der
# Revisions-Ersätze.

Oberbahnamt: ..................

| Nr. | Revisions-Protokoll | | | | Eingezogen | | | Betrag | | Mit der kgl. Oberbahnamtskasse abgeglich. | | Bemerk. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | über die Rechnung | zum Monat | vom Jahre | Nr. pro | von wem und woher | Datum | | Mark | Pfennig | Tag | Mt. | |
| | | | | | | Tag | Mt. | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

werden in diese Verzeichnisse eingelegt, so daß das gesammte Material beisammen ist. Ist ein Revisionsprotokoll erledigt und an die Oberbahnamtskassa eingesandt, so wird die betreffende Abschrift ausgehoben, mit dem Erledigungsvermerk versehen und sodann zu den reponirten Akten genommen.

Anmerkung. Bei der Nacherhebung von Revisionsersätzen begegnet man nicht selten Zahlungsweigerungen seitens der Ersatzpflichtigen, wie es andererseits auch vorkommt, daß Guthabensbeträge wegen Nichtauffindbarkeit des Empfangsberechtigten nicht bezahlt werden können; es dürfte deßhalb angezeigt erscheinen, auch das Verfahren zu besprechen, welches in solchen Fällen zu beobachten ist. Die erste Aufforderung zur Einbezahlung von Revisionsersätzen geschieht durch Vorzeigung einer bezüglichen, von der Expedition ausgestellten Quittung, auf welcher auch die das Gut betreffenden Angaben, wie Bezeichnung der Absende- und Bestimmungsstation, Name des Absenders und Empfängers, Nummer und Datum der zugehörigen Karte, Gewicht und Gattung der Sendung ꝛc. enthalten sind. Außerdem ist auf derselben zum Ausdruck gebracht, daß der Gutsempfänger bezw. Gutsabsender (je nachdem die Sendung in Francatur oder Ueberweisung abgefertigt wurde) gemäß § 61 der Verkehrsordnung zur Nachzahlung der zu wenig erhobenen Fracht verpflichtet ist. Bezahlt nun der Ersatzpflichtige den Fehlbetrag ein, so wird ihm die Quittung ausgehändigt. Verweigert er die Bezahlung, so wird die Quittung zurückbehalten. Bevor nun dem Oberbahnamte über die Uneinbringlichkeit des betr. Ersatzes berichtet wird, erscheint es angezeigt, den betreffenden Zahlungspflichtigen nochmals durch ein Ersuchschreiben zur Zahlung aufzufordern Ein solches Ersuchschreiben könnte beispielsweise lauten:

„Am 3 Oktober v. Js. erhielten Sie von München Cent. eine Sendung Futtermehl im Gewichte von 1364 Kgr., für welche die Fracht mit 5 Mk. 60 Pf. nach dem Ausnahmetarife für Futtermittel berechnet und erhoben wurde. Nachdem aber Futtermehl nicht unter den in genanntem Ausnahmetarif bezeichneten Artikeln namentlich aufgeführt ist, war die Sendung, wie Ihnen bereits mitgetheilt, nach der allgemeinen Stückgutklasse zu tarifiren und die Fracht mit 8 Mk. 40 Pf. zu berechnen.

Gemäß § 61 der Verkehrsordnung für die k. b. Staatseisenbahnen sind die Empfänger von Frachtgütern zur Nachzahlung der in Folge von Rechnungsfehlern oder unrichtiger Anwendung der Tarife zu wenig erhobenen Frachten verpflichtet.

Sie werden deßhalb hiemit ersucht, den zu wenig bezahlten Betrag von 2 Mk. 80 Pf. baldgefälligst bei der unterfertigten Expedition einzubezahlen, wobei man sich darauf hinzuweisen gestattet, daß Sie im Weigerungsfalle die zwangsweise Beitreibung des Ersatzbetrages zu gewärtigen haben."

Erfolgt auf diese Zuschrift hin die Einzahlung des Ersatzes nicht, und beharrt der Zahlungspflichtige bei seiner Zahlungsweigerung, so berichtet die Expedition an das k. Oberbahnamt über das Nacherhebungshinderniß unter gleichzeitiger Vorlage der bereits gepflogenen Correspondenzen und einer Abschrift des betreffenden Revisionsnotates.

Sollte inzwischen über den ausständigen Ersatzbetrag der Liquidationsbeschluß bereits erfolgt und der Betrag durch die k. Oberbahnamtskasse durch Anrechnung von der Expedition erhoben worden sein, so bildet derselbe in der Expeditionskasse einen Ausstand und muß in oben erwähntem Bericht auch Genehmigung erbeten werden, den ausständigen Betrag bis zur erfolgten Verbescheidung im Kassabuche in Rubrik „Sonstige Ausgaben" fortführen zu dürfen. Das k. Oberbahnamt wird dann der Expedition durch eine gesonderte

Verfügung, welche als Kassabeleg dient, zur ausgablichen Buchung des Ausstandes Genehmigung ertheilen.

Wird dann später der Betrag eingezahlt, so erfolgt dessen Buchung im Kassabuche in Rubrik „Sonstige Einnahmen“, wodurch die definitive Abgleichung herbeigeführt ist.

Eine Rückrechnung uneinbringlicher Revisions-Ersätze an die k. Oberbahnamtskasse darf von den Expeditionen unter keinen Umständen stattfinden, da die auf Grund der Revisionsbeschlüsse einzuhebenden Ersätze ihrem Gesammtbetrage nach von den Oberbahnamtskassen in der Eisenbahnbetriebsrechnung vereinnahmt werden müssen.

Sollte sich nachträglich herausstellen, daß beim Oberbahnamte ein Revisionsersatz zur Ungebühr erhoben wurde, so wäre dessen Rückvergütung zu beantragen. Diese erfolgt auf Grund gesonderter Verfügung gegen Quittung, welche der k. Oberbahnamtskasse in Anrechnung gebracht wird.

Die k. Oberbahnamtskasse aber kürzt die aufgerechnete Quittung, welche mit der einschlägigen Entschließung belegt sein muß, in der Transporteinnahmen-Consignation des laufenden Monats, womit der in der Eisenbahnbetriebsrechnung seinerzeit zur Ungebühr vereinnahmte Ersatz wieder verausgabt wird.

Sind die auf Grund von Revisionsprotokollen rückzuvergütenden Beträge wegen Nichtauffindbarkeit des Guthabensempfängers unanbringlich, so sind die betreffenden Beträge ebenfalls im Kassabuche unter „Sonstige Ausgaben“ zu buchen und in Baarem nebst dem einschlägigen Revisionsprotokolle, oder einer Abschrift des Notates an die k. Oberbahnamtskasse zur Deponirung einzusenden. — Die Einsendung solcher unanbringlicher Guthabensbeträge darf natürlich erst nach Herabgabe der liquidirten Protokolle erfolgen. Macht der Empfangsberechtigte später noch einen Anspruch auf den bereits zur Deponirung abgelieferten Betrag geltend, so ist behufs Rückvergütung beim k. Oberbahnamte Antrag zu stellen.

## Abschnitt C.

# Ladegebühren und Lagerplätze.

Die Erhebung und Verwendung der Ladegebühren erfolgt auf Grund der im V. O. u. A. B. Nr. 41 v. J. 1887 bekannt gegebenen

## Vorschriften über die Erhebung und Verwendung der Ladegebühren,

welche nachstehend abgedruckt sind.

Ueber die Erhebung der Ladegebühren für Sendungen, deren Auf- und Abladen auf Rechnung der Parteien durch das Personal der Bahnverwaltung besorgt wird, sowie über die an letzteres auf Grund des Ladegebührenanfalles zu gewährenden Vergütungen gelten vom 1. Juli 1887 an die nachstehenden Bestimmungen:

§ 1. Nach den bestehenden Tarifvorschriften sind diejenigen Güter, welche zu den ermäßigten Sätzen einer Wagenladungsklasse oder eines Specialtarifs befördert werden, sowie Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, oder deren Umfang den Raum eines Wagens überschreitet, von dem Versender bezw. von dem Empfänger selbst auf die Eisenbahnwagen zu verladen, bezw. von solchen zu entladen.

Wollen die Betheiligten die Verladung oder Entladung nicht selbst vornehmen, bezw. durch ihre Leute besorgen lassen, sondern sich hiezu des von der Bahnverwaltung aufgestellten Ladepersonals oder des sonstigen niederen Stationspersonals bedienen, so haben sie sich deßhalb an die betreffende Expedition zu wenden, und kommen, soferne diesem Verlangen entsprechend die Auf- und Abladung bei dienstlicher Zulässigkeit von dem Personale der Verwaltung übernommen wird, die tarifmäßig festgesetzten Gebühren zur Erhebung.

§ 2. Die Eisenbahnverwaltung ist nicht unbedingt verpflichtet, die Verladung und Entladung durch ihre Leute in allen Fällen besorgen zu lassen, namentlich auch nicht bei Gegenständen außergewöhnlichen Gewichtes oder Umfanges.

Die Verladung und Entladung von Holzsendungen darf in der Regel nicht abgelehnt werden. Es bleibt jedoch dem Ermessen des einschlägigen Oberbahnamtes anheimgestellt, die zulässige Zahl der auf einer Station pro Wochentag durch das Bahnpersonal zu verladenden Wagen nach Maßgabe der vorhandenen Arbeitskräfte und Einrichtungen zu bestimmen. Die Versender von Langholz können verhalten werden, das Verlangen nach bahnseitiger Vornahme der Verladung mindestens 48 Stunden vor Beginn der letzteren *zu stellen.*

§ 3. Eil- und Stückgüter können auf Wunsch der Parteien durch das Personal der Bahnverwaltung vom Zufuhrwagen auf den Ladeboden der Station oder umgekehrt verbracht werden, wofür die festgesetzte Gebühr zu entrichten ist

Das Auf- und Abladen von Gegenständen außergewöhnlichen Umfanges oder Gewichtes darf nur mit Genehmigung des Expeditionsvorstandes nach vorheriger schriftlicher Vereinbarung über die Ladegebühr übernommen werden.

§ 4. Für das Auf- und Abladen von Gütern der Wagenladungsklassen und Specialtarife, sowie das Verbringen der Eil- und Stückgüter vom Zufuhrwagen auf den Ladeboden oder umgekehrt, werden die in Ziffer IV des Tarifs für Nebengebühren aus dem Güterverkehr angesetzten Gebühren erhoben.

§ 5. Erfolgt das Entladen von Wagenladungsgut nicht auf Wunsch der Partei, sondern zu Folge bahnseitiger Anordnung auf Grund des § 60 Ziffer 4 des Betriebsreglements (nunmehr § 69 Ziffer 5 der Verkehrsordnung) wegen Nichteinhalten der vorgeschriebenen Entladefrist Seitens des Empfängers, so wird ebenfalls die in Ziffer IV des Tarifs für Nebengebühren im Güterverkehr festgesetzte Gebühr erhoben.

§ 6. Nach den Tarifvorschriften zu Heft II des Betriebsreglements (Heft B der Verkehrsordnung) ist auch das Ein- und Ausladen von Fahrzeugen und lebenden Thieren Sache der Versender bezw. Empfänger.

Wird dasselbe auf ausdrücklichen Antrag der Parteien beim Stationsvorstand oder auf bahnseitige Anordnung in Folge überschrittener Entladefrist durch Bahnhofarbeiter besorgt, so sind Seitens der Gepäckexpeditionen die im Tarif für die Nebengebühren im Equipagen- und Viehverkehr (Heft B der Verkehrsordnung unter Ziffer VI und IX), bezw. Seitens der Güterexpeditionen die im Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr (Heft C der Verkehrsordnung unter Ziffer IV) festgesetzten Gebühren zu erheben.

§ 7. Werden Güter Seitens der Eisenbahnverwaltung in Vertretung der Parteien der Zollverwaltung vorgeführt, so kommen für die Arbeitsleistungen des Bahnpersonals anläßlich der zollamtlichen Untersuchung die im Tarif für Nebengebühren im Güterverkehr unter Ziffer VIII lit. B festgesetzten Gebühren zur Erhebung, soferne dieselben nicht gemäß Bekanntmachung bereits in die Tarife eingerechnet sind.

§ 8. Die festgesetzten Gebühren dürfen — ausgenommen bei Verladung von Gegenständen außergewöhnlichen Gewichtes oder Umfanges — in keinem Falle überschritten werden, und ist hiefür der Stationsvorstand bezw. Güterexpeditionsvorstand persönlich verantwortlich.

Die Einhebung einer geringeren Gebühr als der tarifmäßigen darf nur mit Genehmigung des vorgesetzten Oberbahnamtes und jedenfalls nur dann zugestanden werden, wenn mit Sicherheit zu erwarten steht, daß die durch die Ver- bezw. Entladung entstehenden Kosten und insbesondere die Löhne der etwa aufzunehmenden Hilfstaglöhner sich nicht höher belaufen werden, als die geminderten Ladegebühren.

§ 9. Das von der Bahnverwaltung aufgestellte Ladepersonal oder sonstige niedere Stationspersonal ist zu dem auf Antrag der Parteien vom Expeditionsvorstande nach den bestehenden Vorschriften übernommenen Ladegeschäft unbedingt verpflichtet.

Inwieweit hiezu auch die Wechselwärter beigezogen werden können, bestimmt für die einzelne Station das vorgesetzte Oberbahnamt.

Dem Bahnpersonal ist strengstens untersagt, seine Dienste den Parteien beim Auf- und Abladen der Güter aufzudrängen.

Ebenso ist die Annahme von Trinkgeldern für die in der dienstlichen Aufgabe des Ladepersonals gelegenen Bethätigung des Auf- und Abladens nicht gestattet.

Leistet der Absender oder Empfänger aus freiem Willen Beihilfe bei der auf seinen Antrag dem Ladepersonale übertragenen Arbeit, so wird hiedurch dessen Verpflichtung zur Bezahlung der Ladegebühren nicht aufgehoben.

§ 10. Wird die Verladung von Holz durch das Bahnpersonal besorgt, so sind die zum Ladegeschäft nothwendigen Geschirre, als Krahnen, Haspeln, Ketten, Winden 2c. von der Bahnverwaltung beizustellen.

Die Oberbahnämter haben das in ihrem Bezirke bereits vorhandene Geschirr je nach Bedarf an die Stationen zu vertheilen und im Falle der Nothwendigkeit einer Vermehrung desselben wegen Anschaffung neuer Geschirre aus Betriebsmitteln Bericht zur Generaldirektion zu erstatten.

Für die Benützung bahneigener Krahnen bei Holzladungen sind von den zur Einhebung gelangenden Ladegebühren 1 Mk. für jede Ladung, bezw. 2 Mk. für jede Doppelladung abzuziehen und in dem Register über erhobene Nebengebühren in der Spalte „Krahnengebühren" zu vereinnahmen, während lediglich der hienach noch verbleibende Rest als Ladegebühr im Ladegebührenverzeichniß zu verrechnen ist.

Befestigungsmittel, als Stricke, Nägel 2c. haben die Parteien zu beschaffen oder die Kosten derselben der Bahnverwaltung baar zu ersetzen.

§ 11. Das Sortiren und Abzählen der Bretter gehört nicht zum Ladegeschäft, und ist, wenn hiezu das Personal der Bahnverwaltung verwendet werden will, nach vorheriger Vereinbarung mit dem Versender die Gebühr von 1 Mk. 50 Pf. pro Wagen zu erheben, welche als Ladegebühr zu behandeln ist. (Siehe übrigens auch Ziff. III des Nebengebühren-Tarifs.)

§ 12. Sämmtliche anfallenden Ladegebühren sind gleich den übrigen Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Schaltern der Abfertigungsstelle zu erheben, in die für einen Monat anzulegenden Ladegebührenverzeichnisse einzutragen und täglich an die Stationskasse abzuliefern.

Die Ladegebühren für Wagenladungsgüter sind für jede Sendung einzeln in dem Ladegebührenverzeichnisse vorzutragen, während die an einem Tage für Stückgüter erhobenen Ladegebühren summarisch einzustellen sind.

Die in § 7 bezeichneten Zollnebengebühren sind von dem Zolldeclaranten in einem eigenen Verzeichnisse fortlaufend vorzutragen und täglich an die Stationskasse abzuliefern.

Nach Umfluß jeden Monats ist der Gesammtanfall an Ladegebühren mit den übrigen Einnahmen an die Oberbahnamtskasse zur Ablieferung zu bringen.

§ 13. Wenn auf einer Station die Bahnverwaltung das Ladegeschäft nicht selbst ausübt, sondern dasselbe an besondere Unternehmer übertragen hat, den Parteien sonach nicht Leute der Bahn, sondern der betreffenden Unternehmer zur Verfügung stehen, werden Seitens der Bahnverwaltung auch keine Ladegebühren erhoben.

Es geschieht dieß vielmehr von den fraglichen Unternehmern auf Grund des mit ihnen abgeschlossenen Vertrages, und haben dieselben lediglich die Höhe des Anfalls dem Güterexpeditionsvorstande am Schlusse eines Monats bekannt zu geben. Krahnen werden in diesem Falle zur Benützung gegen die tarifmäßigen Gebühren nur dann abgegeben, wenn solche für bahnseitige Verladung nicht benöthigt sind.

§ 14. Bei jenen Stationen, bei welchen das Auf- und Ablade-Geschäft von aus dem einschlägigen Bahnpersonale gebildeten Accordgesellschaften besorgt wird, hat die Erhebung und Ablieferung der Ladegebühren in der vorschriftsmäßigen Weise (siehe § 12) zu erfolgen.

Nur ist außerdem noch zu beachten, daß auf solchen Stationen der Ladegebühren-Anfall vertragsgemäß den Accordgesellschaften in den einschlägigen Abrechnungen in Einnahme zu setzen ist.

§ 15.* Bei jenen Stationen, bei welchen das Ladegeschäft auf Rechnung der Parteien durch die von der Bahnverwaltung aufgestellten und bezahlten Bediensteten und Taglöhner besorgt wird, erhält das im Ladedienst beschäftigte Personal entsprechend dem Ladegebührenanfalle Vergütungen, welche in nachstehender Weise berechnet werden:

a) Bei kleineren Stationen, welchen nur ein Stationsdiener oder an dessen Stelle ein Stationstaglöhner zugetheilt ist, wo demnach das Ladegeschäft von dem Stationsdiener bezw. Stationstaglöhner allein oder höchstens unter Beihilfe der Wechselwärter besorgt wird, erhalten diese eine Vergütung, welche dem ganzen Ladegebührenanfall gleichkommt.

Uebersteigt diese Vergütung für eine Person und für einen Monat den Betrag von 30 Mark, so werden von dem darüber hinausgehenden Ladegebührenanfalle für die weitere Vergütung nur mehr 50% in Berechnung gezogen.

Die Vertheilung hat durch das vorgesetzte Oberbahnamt nach Maßgabe der Dienstleistung der Betheiligten zu geschehen.

b) Befinden sich auf einer Station gleichzeitig Stationsdiener und Stationstaglöhner, bezw. mehrere Stationsdiener oder mehrere Stationstaglöhner, welche sowohl für den Güter- als auch für den Stationsdienst in Verwendung kommen, so erfolgt die Vergütung in der Höhe des halben Betrages der vereinnahmten Ladegebühren.

Aus dem hienach zur Vertheilung kommenden Betrage erhalten die Stationsdiener je 1,25 Theil, die ständigen Taglöhner und ständig beim Ladegeschäft verwendeten Wechselwärter je 1,00 Theil und zwar mit der in lit. a festgesetzten Beschränkung bezüglich des Mehrbetrages über 30 Mark. Wechselwärter, welche nicht ständig, sondern nur aushilfsweise bei der einen oder anderen Ladung zugezogen werden, sind wie Aushilfstaglöhner für den Tag oder die Woche aus der zur Vertheilung bestimmten Summe vorweg zu entlohnen und bei der monatlichen Vertheilung der verbleibenden Restsumme nicht weiter zu berücksichtigen.**

c) Auf den Stationen, bei welchen ein oder mehrere Taglöhner ausschließlich für den Güterdienst aufgenommen sind, erfolgt die Vergütung an das am Ladegeschäft betheiligte Personal in der Höhe von 10% des Ladegebührenanfalls.

Die Vertheilung unter die Bezugsberechtigten hat in der Weise zu geschehen, daß jeder

| | | | |
|---|---|---|---|
| Oberpacker . . . . | 1,75 Theile, | Packer . . . | 1,50 Theile, |
| Stationsdiener . . | 1,25 „ | und jeder Taglöhner . | 1,00 „ |

erhält, und zwar mit der in lit. a festgesetzten Beschränkung bezüglich des Mehrbetrages über 30 Mark.

§ 16. Entsteht in Folge des für Rechnung der Parteien vorzunehmenden Verladegeschäftes die Nothwendigkeit der vorübergehenden Aufnahme von Hilfstaglöhnern über die für die Station ständig genehmigte Anzahl, so ist zum Zwecke der Bemessung des dem Ladepersonal nach § 15 zukommenden Bezuges der hierdurch erwachsende Mehraufwand an Löhnen vorweg an dem Ladegebührenanfall in Abzug zu bringen und sodann aus dem verbleibenden Reste der Antheil des gewöhnlichen, ständigen Ladepersonals zu berechnen.

---

* Die Bestimmungen in § 15 finden auf das bei dem Ladegeschäfte dermalen bereits in ständiger Weise verwendete Personal für die Dauer des Verbleibens an dem derzeitigen Stationsorte keine Anwendung, sondern es hat bezüglich desselben der bisherige Vertheilungsmaßstab Platz zu greifen. G. D. E. 46205 vom 13. Juni 1887. (Diese Bediensteten erhalten also den sie treffenden Bezug ungekürzt.)

** Praktisches Beispiel siehe auf Seite 83.

Hilfstaglöhner für den Ladedienst dürfen mit Genehmigung des vorgesetzten Oberbahnamtes nur dann aufgenommen werden, wenn die Löhne derselben voraussichtlich sich nicht höher belaufen werden, als der Ladegebührenanfall, und nur, wenn das Ladegeschäft von den ständigen Bediensteten und Taglöhnern nicht bewältigt zu werden vermag.

Wenn auf einzelnen Stationen die etwa nöthigen Hilfstaglöhner um entsprechenden Lohn nicht zu erhalten sind, so hat das vorgesetzte Oberbahnamt auf telegraphische Anzeige der betreffenden Station durch Abordnung der am Sitze des Oberbahnamtes oder auf einer anderen Station gerade überzähligen Taglöhner die nöthige Aushilfe zu beschaffen. Die zur Aushilfe abgeordneten Taglöhner erhalten freie Fahrt und neben ihrem ständigen Lohne auch noch eine Vergütung, welche nach den vollen für die bethätigte Verladung anfallenden Ladegebühren — abzüglich ihrer Löhne — bemessen wird.

Dagegen haben dieselben keinen Anspruch an den nach § 15 nach dem Ladegebührenanfall zu bemessenden und monatlich zur Vertheilung kommenden Beträgen.

§ 17. Hinsichtlich der rechnerischen Behandlung der Ladegebühren und der aus dem Ladegebührenanfall zu bestreitenden Ausgaben wird auf die Bestimmungen in Ziffer 2 des Nachtrags vom 27. Dezember 1886 zu der Rechnungsinstruktion vom November 1879 verwiesen.

Die Ladegebühren-Verzeichnisse sind monatlich abzuschließen, und hat auch die Berechnung der dem Ladepersonale zu gewährenden Vergütungen nach dem monatlichen Ladegebührenanfalle zu erfolgen.

§ 18. Es ist dem gesammten Beamten-, Bediensteten- und Taglöhnerpersonal strenge untersagt, das Ladegeschäft auf eigene Rechnung zu führen oder zur Besorgung desselben privatim Taglöhner aufzunehmen.

Ausnahmen hievon können nur mit besonderer Genehmigung der Generaldirektion Platz greifen.

Die Oberbahnämter haben den richtigen Vollzug vorstehender Bestimmungen zu überwachen, durch ihre Controlorgane bei deren Dienstreisen von den Ladegebühren-Verzeichnissen Einsicht nehmen zu lassen und jeder ungebührlichen Erhebung oder Verrechnung auf den Grund zu sehen.

Etwaige Unzukömmlichkeiten sind sofort abzustellen und in Wiederholungsfällen der Generaldirektion zur Anzeige zu bringen.

§ 19. Zum Vollzuge vorstehender Vorschriften wird Folgendes bestimmt:

1. Die Oberbahnämter haben den Ladegebührenanfall und die Aufwendungen für das Ladegeschäft bei sämmtlichen Stationen ihres Bezirkes monatlich in ein besonderes Verzeichniß zu bringen, welches bis zum 20. des folgenden Monats an das Transportbureau der Generaldirektion ohne Begleitschreiben einzuschicken ist.

   Bezüglich derjenigen Stationen, bei welchen das Ladegeschäft an besondere Unternehmer übertragen ist, hat dieses Verzeichniß in Rubrik 8c lediglich den nach § 13 von dem Unternehmer dem Güterexpeditionsvorstande bekannt gegebenen Betrag des Ladegebührenanfalls zu enthalten.

2. Die Verfügung darüber, ob mit Rücksicht auf die bei den einzelnen Stationen bestehenden Verhältnisse die Berechnung der dem Ladepersonale zukommenden Vergütungen nach den Bestimmungen in lit. a, b oder c des § 15 stattzufinden hat, bleibt der Generaldirektion vorbehalten.

Bezüglich der Vertheilungsbestimmungen von Vergütungen in § 15 der vorgenannten Vorschriften lassen wir nachstehend ein Beispiel folgen.

Der Expedition Wahl ist nachstehendes Personal zugetheilt und im Ladedienst verwendet:

1. Stationsdiener Klein;
2. ständige Taglöhner Manhart und Heilmeier, deren Taglohn pro aerario verrechnet wird;
3. die Aushilfstaglöhner Lechner, Pröll und Krotter, deren Taglohn von à 2 Mk. 50 Pfg. aus den Ladegebühren bestritten wird.

Außerdem wird noch der Wechselwärter Rang zum Ladegeschäft nach Bedarf beigezogen.*

Der Gesammtanfall an Ladegebühren bei der Station Wahl betrug im Rechnungsmonat Dezember 1893 396 Mk. 10 Pfg.

Hievon gehen zunächst ab die Taglöhne der Aushilfstaglöhner

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Krotter | mit | 76 | Mk. | 50 | Pfg. |
| Pröll | " | 19 | " | 25 | " |
| Lechner | " | 68 | " | 75 | " |
| Rang | " | 12 | " | 50 | " |
| | | 177 | Mk. | — | Pfg. |

Nach Deckung sämmtlicher Löhne verbleibt sonach ein Betrag von 219 Mk. 10 Pf.

Bei dem voraufgeführten Personalstande hat der Vertheilungsmodus nach § 15 b der genannten Vorschriften Platz zu greifen.

Es gelangt sonach ein Betrag in der Höhe von 50 pCt. dieser Restsumme, sohin 109 Mk. 55 Pf., als Vergütung an das statusmäßige und beim Verladegeschäft ständig betheiligte Personal zur Vertheilung.

Hievon erhält Stationsdiener Klein 1,25 Theil, die Stationstaglöhner Manhart und Heilmeier je 1,00 Theil. Stationswärter erhalten ebenfalls 1,00 Theil, sofern sie ständig beim Ladegeschäft betheiligt sind. Die Berechnung geschieht folgendermaßen:

Bezugsberechtigt sind 3 Personen und zwar:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Klein | $^5/_4$ = | 5 | Theile |
| Manhart | $^4/_4$ = | 4 | " |
| Heilmeier | $^4/_4$ = | 4 | " |
| | $^{13}/_4$ = | 13 | Theile |

109,55 : 13 = 8,42 (Rest 9 Pf.)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Klein | (5 × 8,42) + 3 | (von Rest) | = | 42,13 Mk. |
| Manhart | (4 × 8,42) + 3 | " " | = | 33,71 " |
| Heilmeier | (4 × 8,42) + 3 | " " | = | 33,71 " |
| | | | Summa | 109,55 Mk. |

(Stationswärter werden bei Zuweisung der Vergütungen aus dem Ladegebührenanfalle an das Stationspersonal den Stations-

* Die Verwendung von Wechselwärtern im Ladedienste muß vom vorgesetzten Oberbahnamte genehmigt sein.

taglöhnern gleich geachtet, nachdem durch die Umwandlung der Stationstaglöhnerstellen in Stationswärterstellen eine Aenderung in der Geschäftsaufgabe dieser Stellen-Inhaber nicht eingetreten ist. G. D. E. Nr. 84206 III. v. 1. Nov. 1890.)

Das erst nach dem 1. Juni 1887 aufgenommene Ladepersonal der Station (Klein und Manhart) erhält vom Ueberschuß über 30 Mk. nur mehr 50 pCt.

Klein erhält hienach:

$$30 \text{ Mk.} + \frac{12 \text{ Mk. } 13 \text{ Pf.}}{2} = 36 \text{ Mk. } 7 \text{ Pf.}$$

Manhart:

$$30 \text{ Mk.} + \frac{3 \text{ Mk. } 71 \text{ Pf.}}{2} = 31 \text{ Mk. } 86 \text{ Pf.}$$

Die Vergütungen aus Ladegebühren sind hinsichtlich des statusmäßigen Personals gebührenpflichtig, hinsichtlich des Taglöhnerpersonals gebührenfrei. Die bereits im vorhinein entlohnten Aushilfstaglöhner, als solche sind auch die aushilfsweise zum Ladegeschäft beigezogenen Wechselwärter zu betrachten, beziehen keine Vergütungen.

Nach den Eingangs erwähnten Bestimmungen ist nur ständiges Personal unter der Voraussetzung thatsächlicher Beschäftigung im Ladedienste als antheilsberechtigt zu erachten. Den vorübergehend (wenn auch an Stelle erkrankter oder beurlaubter Bediensteter oder ständiger Taglöhner) Aushilfsdienste leistenden Personen kann ein Ladegebührenantheil nicht zugestanden werden.

Der aus solchen Ursachen jeweils entfallende Ladegebührenantheil kommt dem übrigen Stationspersonale zu Gute, sofern demselben auf Grund seiner ständigen Verwendung und seiner fortwährenden Betheiligung am Ladegeschäfte Ladegebührenantheile überhaupt zuzukommen haben, welches somit nicht nach Maßgabe der Arbeitsleistung vorweg zu entlohnen ist. Ist aber solches Personal, an welches diese Zuwendung erfolgen soll, überhaupt nicht vorhanden, so ist die natürliche Folge, daß der sich ergebende Ladegebührenantheil für das Aerar vereinnahmt wird. Dieser Fall würde z. B. eintreten auf einer Station, welche nur mit einem Stationswärter besetzt ist. Erkrankt dieser und wird er etwa durch einen Ablösewärter oder sonstigen Taglöhner ersetzt, so erhält letzterer keinen Ladegebührenantheil, wenngleich er verpflichtet ist, am Ladegeschäfte sich zu betheiligen. — Außer ihm verladen beispielsweise noch ein Aushilfstaglöhner, und etwa mit besonderer Genehmigung des Oberbahnamtes ein Wechselwärter — letzterer nicht ständig, sondern nur im Bedarfsfalle. Diese Beiden werden nach Verhältniß ihrer Arbeitleistung vorweg entlohnt und der sich alsdann aus den Einnahmen ergebende Ueberschuß (Restbetrag der Ladegebühren) wird pro aerario eingezogen. Die Vergütungen sind auf Form. 257 zu verausgaben. Beilage I und II.

Beilage I.

# Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

---

# Verzeichniß

über die

## im kgl. Oberbahnamtsbezirk ..............................

im

Monat *Dezember* 18*93*

## angefallenen Ladegebühren

und deren Verwendung.

---

Anmerkung. In einzelnen Oberbahnamtsbezirken wird dieses Verzeichniß nicht bei den Stationen gefertigt, sondern vom Oberbahnamte selbst erstellt. In diesem Falle werden die betreffenden Ziffern den von den Stationen vorzulegenden Abschriften der Ladegebührenverzeichnisse und den Remunerationsberechnungen (Form. 257) entnommen.

| 1. | 2. | 3. Anzahl der verwendeten Stationsdiener | | 4. Anzahl der ständigen Taglöhner | | 5. Anzahl der speciell für den Ladedienst aufgenommenen Hilfs-Taglöhner | 6. Lohnaufwand pro Monat Dezember 1893. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | a. für die ständigen Taglöhner | | | | b. | |
| Laufende Nr. | Station | a. im reinen Güterdienst | b. im gemischten Stations- und Güterdienst | a. im reinen Güterdienst | b. in gemischter Verwendung für Stations- und Güterdienst | | aa. im reinen Güterdienst | | bb. im gemischten Stations- u. Güterdienst | | für die Hilfs-Taglöhner | |
| | | | | | | | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. |
| 1 | *Wahl* | | *1* | | *2* | *4* | | | *114* | — | *177* | — |
| | | | | | | *Krotter* | *76* | *50* | | | | |
| | | | | | | *Lechner* | *68* | *75* | | | | |
| | | | | | | *Pröll* | *19* | *25* | | | | |
| | | | | | | *Rang* | *12* | *50* | | | *177* | — |

| 7. Anfall an Ladegebühren | | | | | | | | 8. Verwendung der angefallenen Ladegebühren | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. Ladegebühren für Vieh und Fahrzeuge | | b. Güter-Ladegebühren | | c. Zoll-Nebengebühren | | d. Summa | | a. Löhne der Hilfs-Taglöhner | | b. Ausgaben für Lade-Utensilien | | c. Vergütungn. an Ladekorporationen u. Unternehmer | | d. Vergütungen an das beim Ladegeschäft betheiligte Personal | | | e. Summa | |
| M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | % | M. | Pf. | M. | Pf. |
| — | | 396 | 10 | | | 396 | 10 | 177 | 00 | | | | | 50 | 101 | 64 | 278 | 64 |
| | | | | | | | | | | pr | o | ärar | io | | | | 117 | 46 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 396 | 10 |

## *Ausscheidung:*

### *a. Verwendung für das Personal:*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Es treffen 50% = . . . . . .* | | | 109 | 55 |
| *Hievon ab Mehrbezugsbeschränkung des nach dem 1. Juni 1887 in das Ladegeschäft der Station eingetretenen Personals und zwar . . . . . . . .* | | | | |
| *des am 16. Oktober 1888 nach Wahl versetzten Stationsdieners Klein . .* | 6 | 06 | | |
| *des am 1. Mai 1889 aufgenommenen Stationstaglöhners Kaspar Manhart* | 1 | 85 | 7 | 91 |
| *verbleiben* | | | 101 | 64 |
| *welche sich folgendermassen vertheilen:* | | | | |
| *1) Stationsdiener Klein . . . .* | 36 | 07 | | |
| *2) Stationstaglöhner Heilmeier . .* | 33 | 71 | | |
| *3) Stationstaglöhner Manhart . .* | 31 | 86 | 101 | 64 |

### *b. Anfall pro aerario.*

| | | |
|---|---|---|
| *Es treffen 50% = . . . . . . .* | 109 | 55 |
| *Hiezu die unter a. vorgetragene Mehrbezugsbeschränkung mit . . . . .* | 7 | 91 |
| *gibt* | 117 | 46 |

*Wahl, den 4. Januar 1894.*
*Kgl. Bahnexpedition*
Knab, Verweser.

Beilage II.

# Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Oberbahnamt.................................... Rechnungsbeleg Nr..............

## Eisenbahnbetriebsrechnung pro 18*93*.

## Ausgaben auf Kap. II § 7 $C^b$ Tag- und Akkordlöhne.

### Berechnung

der nach dem Ladegebührenanfalle auf der Station *Wahl*

im Monate *Dezember* 18*93*

zur Auszahlung gelangenden Remunerationen.

Gebührenmarke für Klein
20 Pf.

Der Anfall an Ladegebühren beträgt . . . . . . . . *396* Mk. *10* Pf.
Hievon ab Ausgaben für Ladeutensilien . . — Mk. — Pf.
" " Aushilfstaglöhne nach Beleg Nr. .... *177* Mk. *00* Pf.
Summa *177* Mk. *00* Pf.
Verbleibt Rest *219* Mk. *10* Pf.

welcher bei Bemessung der Remunerationen in Betracht kommt.

Hievon erhält das Ladepersonal nach den Bestimmungen in § *15* lit. *b* der Vorschriften über die Erhebung und Verrechnung der Ladegebühren vom *13./VI. 87 50%*, mithin den Betrag von *101* Mk. *64* Pf., welcher in nachstehender Weise zur Vertheilung gelangte:

| Nr. curr. | Ladepersonal: Diensteseigenschaft | Ladepersonal: Name | Remuneration Mk. | Remuneration Pf. | Anerkennung durch Unterschrift |
|---|---|---|---|---|---|
| *1* | *Stationsdiener* | *Ignaz Klein* | *36* | *07* | *Ignaz Klein* |
| *2* | *Stationstaglöhner* | *Franz Heilmeier* | *33* | *71* | *Franz Heilmeier* |
| *3* | *Stationstaglöhner* | *Kasp. Manhart* | *31* | *86* | *Kaspar Manhart* |
| | | *Sa.* | *101* | *64* | |

*Es wird hiemit bestätigt, dass der sub Ziffer 2 aufgeführte Bedienstete schon vor dem 1. Juli 1887 bei der Unterfertigten im Ladegeschäfte verwendet war.*

*Wahl, den 4. Januar 1894.*

*Kgl. Bahn-Expedition.*

*Knab, Verweser.*

## Benützung der ärarialischen Lagerplätze.

Die Lagerung von Holz und anderen Rohmaterialien auf den Bahnhöfen im Freien kann, soweit hierzu Raum verfügbar ist, zum Zweck der Ansammlung zu Wagenladungen oder zu vorübergehender Niederlegung nach der Entladung mit besonderer Genehmigung gestattet werden. Das Platzgeld beträgt für 1 □Meter und 10 Tage 2 Pf.

Für Zeitbeträge unter 10 Tagen werden volle 10 Tage, ebenso angefangene Quadratmeter der überwiesenen Fläche voll berechnet. Einer Aufforderung zur Platzräumung muß binnen 3 Tagen entsprochen werden, widrigenfalls das Lagergeld (pro Tag und 100 kg 4 Pf.) in Ansatz kommt.

Für Holz beginnt die Berechnung und Erhebung von Platzgeld am siebenten Tag nach demjenigen Tag, an welchem die Zufuhr begonnen hat. Lagerflächen von weniger als einem □Meter werden für einen vollen □Meter, Bruchtheile einer Woche für eine volle Woche gerechnet. Die Berechnung des Lagergeldes entfällt erst mit der vollständigen Räumung des Lagerplatzes. Das Lagergeld ist, soferne der Lagerplatz nicht früher geräumt wird, am Schlusse eines jeden Monats einzuheben.

Um die Richtigkeit der zur Einhebung kommenden Beträge, welche gleich den anderweitigen Nebengebühren aus dem Güterverkehr zu verrechnen sind, prüfen zu können, haben die Stations- bezw. Güterexpeditionsvorstände ein Lagerplatzregister (Formular 1745) zu führen, in welches sofort bei der Anfuhr von Gütern die betreffenden Einträge zu machen sind. In der letzten Rubrik des Registers muß stets die Unterschrift des Einlagerers oder dessen Bevollmächtigten über die Anerkennung der allgemeinen Bedingungen bezüglich der Lagerplatzbenutzung vorgetragen erscheinen.

Diese Berechnungsweise greift nur dann Platz, wenn Interessenten Lagerplätze auf kürzere Zeit und zwar bis zu einem halben Jahre benützen.

Wenn hiegegen eine Pachtzeit von mindestens 6 Monaten bedungen wird, d. h. wenn ein Interessent erklärt, daß er einen Lagerplatz auf die Dauer von 6 Monaten oder darüber zu pachten beabsichtige, so ist mit dem Betreffenden ein Protokoll hierüber aufzunehmen, woraufhin dann von dem vorgesetzten Oberbahnamte das Pachtverhältniß durch Vertragsabschluß geregelt wird.

Ueber die aufzunehmende Protokollverhandlung soll hier ein Beispiel folgen:

## Protokoll.

Aufgenommen bei der k. . . . . . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . ., den . . . . . . . . . 18 . .

Verpachtung eines Lagerplatzes
betr.

Praes.:
Die Unterzeichneten.

Es erscheint Herr . . . . . . . . . und stellt das Ansuchen, es möchte ihm im hiesigen Bahnhofe ein am Geleise . . . . . . . (abseits der Geleise) gelegener Lagerplatz von 50 □Meter auf die Dauer eines Jahres und zwar vom 1ten . . . . . . 1893 bis mit 1ten . . . . . . 1894 überlassen werden.

Gesuchsteller, auf die einschlägigen Bestimmungen aufmerksam gemacht, erklärt, dieselben nach jeder Richtung hin anerkennen und den treffenden Pachtschilling von . . . . Mk. . . . . Pf. im Vorherein entrichten zu wollen.

Kgl. Güterexpedition: L. U.:
N. N. N. N.

Dieses Protokoll — wenn das Ansuchen von dem Interessenten schriftlich erfolgt, das betr. Schreiben — ist mit gutachtlicher Aeußerung unter kurzer Beschreibung der Lage des Lagerplatzes und womöglich unter Beigabe einer Planskizze, welche ev. vom Bahnmeister zu erholen ist, dem zuständigen Staatsbahningenieur zuzuleiten, welcher sie dann mit Aeußerung über die Zulässigkeit der Abgabe ev. Gegenerinnerung mit Situationsplan dem k. Oberbahnamte vorlegt.

Bei dem kgl. Oberbahnamte angebrachte und den Stationen zur Weiterung hinausgegebene Lagerplatzgesuche sind gleichmäßig zu behandeln.

Die Gebühr für Lagerplätze am Geleise beträgt pro □Meter und Jahr 34 Pf., abseits der Geleise 17 und außerhalb des Bahnhofes 9 Pf.

Wird ein Lagerplatz von einer Partei gekündigt oder will derselbe über die vertragsmäßige Zeit hinaus beibehalten oder an andere Personen übertragen werden, so ist dem Oberbahnamt durch Vermittelung des k. Staatsbahningenieurs hierüber Bericht zu erstatten. Von der nochmaligen Beigabe einer Planskizze ist indessen in solchen Fällen abzusehen und genügt es, wenn die betheiligten Dienstesstellen sich dahin äußern, ob gegen die Verlängerung des Vertragsverhältnisses eine Erinnerung besteht oder nicht. Ohne Wissen und Genehmigung des Oberbahnamtes ist jede Aenderung des vertragsrechtlichen Verhältnisses unzulässig.

Die sich ergebenden Beträge werden auf 10 Pf. aufgerundet und pränumerando eingehoben. Rechnerisch sind dieselben wie die übrigen Pachtschillinge zu behandeln. Ueber die verpachteten Lagerplätze ist bei jeder Station ein Verzeichniß (Form. 1745) zu führen. (B. O. Bl. Nr. 64 v J. 1885 und Nr. 16 v. J. 1886; G. D. E. Nr. 65187 v. 28. Dezember 1875, Ziffer 13 und Ziff. V des Nebengebühren-Tarifs.)

Anmerkung 1. Die Vertragsbestimmungen lauten (Artikel 1 und 2 handeln von der Anweisung des Platzes und der Bezahlung der Miethe, welche jederzeit praenumerando zu bezahlen ist):

Art. 3. Der Miether ist gehalten, dem Schienenstrange näher als 1,2 Meter kein Material zu legen. Die an dem Lagerplatz sich hinziehenden Wege sind jederzeit so frei zu halten, daß Fuhrwerke ungehindert passiren können.

Art. 4. Die k. Eisenbahnverwaltung haftet in keiner Weise für die auf dem Platze lagernden Waaren, dieselben mögen durch Diebstahl, Feuersgefahr oder sonst welche Ereignisse gefährdet oder zerstört werden; der Schaden erwächst lediglich dem Miether.

Art. 5. Der Miether haftet für sich und alle beim Betriebe seines Geschäftes beschäftigten Arbeiter für die genaue Einhaltung der jeweiligen bahnpolizeilichen Vorschriften und unterwirft sich sonst allen Anordnungen der Betriebsorgane, welche dieselben bezüglich der Benützung des Platzes, der Geleise, der Stationseinrichtungen u. s. f. ergehen lassen.

Art. 6. Etwa auf dem Lagerplatze zu errichtende Gebäude oder sonstige besondere Vorkehrungen, wie z. B. Einfriedigung der gemietheten Fläche, dürfen nur nach vorgängiger Genehmigung der k. Eisenbahnverwaltung angelegt bezw. getroffen werden und ist außerdem der Miether gehalten, die etwa dazu nöthige baupolizeiliche Genehmigung selbst zu erholen.

Art. 7. Der Miether verpflichtet sich, den Lagerplatz auf Verlangen der k. Eisenbahnverwaltung jederzeit innerhalb einer von derselben zu bezeichnenden Frist gegen Rückvergütung der treffenden Rate des vorausbezahlten Miethzinses ohne Anspruch auf anderweitige Entschädigung zu räumen und den Lagerplatz in seiner ursprünglichen Beschaffenheit unter Entfernung aller etwa darauf errichteten besonderen Anlagen zurückzustellen; sollte die Räumung nicht innerhalb der bezeichneten Frist erfolgt sein, so ist die k. Eisenbahnverwaltung berechtigt, solche auf Kosten des Miethers vorzunehmen.

Art. 8. Die Auflösung des Vertrages seitens des Miethers ist von einer vierteljährigen, nur schriftlich zulässigen Vorauskündigung bedingt, welche jedoch nur am 2. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober vorgenommen werden kann; sollte eine solche in der Zwischenzeit erfolgen, so erlischt der Vertrag erst mit Ablauf des nächsten Quartals.

Art. 9. Der Miether verzichtet auf Ersatz jeden Schadens, welchen derselbe aus Anlaß der Benützung des Lagerplatzes in Folge des Eisenbahnbetriebes, grobes Verschulden der Eisenbahnbediensteten ausgenommen, erleiden sollte und übernimmt die Verpflichtung, dem Eisenbahnärar für jeden Nachtheil aufzukommen, welchen dasselbe in Folge der Benützung des Lagerplatzes durch den Miether oder dessen Bedienstete auf welche Weise immer nehmen würde.

Nicht minder hat der Miether an die k Eisenbahnverwaltung vollen Ersatz dessen zu leisten, was dieselbe aus Anlaß der Benützung des Lagerplatzes zur Befriedigung von Ersatzansprüchen dritter Personen zu bezahlen hätte.

Art. 10. Die ankommenden Eisenbahnwagen werden dem Miether auf das Geleise zum Lagerplatz an einen von dem Stationsvorstand zu bestimmenden Punkt verbracht und von dort auch abgeholt; das weitere Verschieben der Wagen hat der Miether durch eigenes Personal besorgen zu lassen.

Der Miether haftet für die Einhaltung der Benützungsfristen in Ansehung der ihm zur Be- und Entladung zugehenden Wagen und entrichtet in Ueberschreitungsfällen das reglementmäßige Wagenstandgeld.

Art. 11. Die k. Eisenbahnverwaltung kann die Herstellung und Anbringung einer mit der Nummer und der Angabe des Flächeninhaltes des betreffenden Lagerplatzes versehenen Plakattafel auf Kosten des Miethers verlangen. Auch hat der Miether für die Erhaltung der Grenzpflöcke und der Plakattafel am Lagerplatz Sorge zu tragen.

Art. 12. Aftermiethe wird nicht gestattet, sondern wird die sofortige Auflösung des Miethverhältnisses zur Folge haben.

Auch ist das Bearbeiten des auf dem gemietheten Platze lagernden Materials verboten.

Die Benützung dieses Vertrags-Formulars wurde mit G. D. E. Nr. 70358 vom 3. Oktober 1885 angeordnet und gleichzeitig ausgesprochen, daß den Umständen entsprechend je nach Lage des Falles einzelne Bedingungen erweitert, weggelassen oder noch zugesetzt werden können.

Anmerkung 2. Gemäß § 5 des gedruckten Ausschreibens vom 30. Dezember 1884 Nr. 76665, die Rechnungsaufnahme pro 1881 und 1882 betr., ist das Freiwerden verpachteter Lagerplätze oder sonstiger Realitäten durch Anschlag in den Wartesälen oder bei bedeutenderen Objekten auch durch Ausschreiben in öffentlichen Blättern bekannt zu geben.

Demgemäß sind die Stationen gehalten, bei allen Lagerplätzen, welche auf die Dauer eines halben Jahres oder darüber verpachtet sind, sei es, daß die bezüglichen Pachtverträge auf unbestimmte Zeit gegen Kündigung oder auf eine bestimmte Dauer lauten, sofort nach erfolgter Kündigung oder im zweiten Fall ein Vierteljahr vor Ablauf des Pachtes ohne weiteren Auftrag durch Anschlag einer bezüglichen Bekanntmachung in den Wartelokalitäten das Publikum von dem Freiwerden des betreffenden Platzes zu verständigen und zur Pachtung einzuladen. Bei Kündigung bezw. Pachtablauf anderer verpachteter Realitäten ist das gleiche Verfahren in allen Fällen ohne Rücksicht auf die Pachtdauer zu beobachten. Diese Bekanntmachungen haben bis zu erfolgter Wiederverpachtung oder — wenn eine solche nicht erzielt wird — bis zum Ablauf des Pachtes, mindestens aber ein Vierteljahr, in den Wartelokalitäten auszuhängen und sind nach den obenbezeichneten Terminen abzunehmen und mit dem Ergebniß der Einladung versehen („Wiederverpachtet an N. N. ab ........... um .... Mk .. Pf." oder „Einladung zur Verpachtung erfolglos geblieben") mit der Fertigung der bekanntmachenden Station unverzüglich an die Oberbahnamtskasse einzusenden, welche dieselbe als remittirliche Belege zur Rechnung zu nehmen hat. Ausschreibung in öffentlichen Blättern erfolgt gegebenen Falls durch das Oberbahnamt. Der in den Wartelokalitäten zu machende Anschlag könnte beispielsweise lauten:

Ab 1. Januar 1894 ist im Bahnhofe Wahl der am dritten Geleise gelegene, 30 Quadratmeter große Lagerplatz Nr. 1 zu verpachten.

Wahl, den 1. Oktober 1894.

Angeschlagen 1. Oktober 1893. Kgl. Bahnexpedition.
Abgenommen 1. Januar 1894. N. N.

Einladung zur Verpachtung ist erfolglos geblieben.

Wahl, den 1. Januar 1894.

Kgl. Bahnexpedition.
N. N.

## Abschnitt D.

# Personalverhältnisse.

### Zutheilung eines Lernadspiranten.

Mit Verfügung des k. Oberbahnamtes München vom 29. Januar 1894 Nr. 26259/9727 I wird der Station A der Lernadspirant Grobel zugetheilt mit dem Beifügen, daß der Genannte sich in den nächsten Tagen zum Dienstesantritt melden werde.

Daraufhin wird nun die Expedition zunächst die für den rc. Grobel benöthigten Instruktionen mittelst Form. 189 erholen. Als solche kämen zunächst in Betracht:

1. Allgemeine Dienstesvorschriften,
2. Fahrdienstinstruktion,
3. Signalordnung,
4. Vorschriften für den Gebrauch der elektrischen Läutwerke (System Frischen),
5. allgemeine Abfertigungsvorschriften,
6. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893. (Die übrigen Dienstbehelfe werden in der Regel für den persönlichen Gebrauch an Adspiranten nicht abgegeben. Es sind deßhalb die bei den Expeditionen zum allgemeinen Gebrauche aufliegenden Behelfe zum Studium zu benützen.)

Sobald nun Grobel den Dienst angetreten hat, ist Meldung gemäß Form. 7 zu erstatten.

Gleichzeitig ist der Personalbogen in doppelter Ausfertigung, Militärpensionsquittungsbuch, mit Schema I, eventuell Fehlanzeige hiefür, sowie Empfangsbestätigung über erhaltene Dienstesvorschriften vorzulegen.

Bezüglich der Ausfertigung der vorbezeichneten Belege wird Folgendes bemerkt:

1. Der Personalbogen ist im Hinblick auf § 2 der allgemeinen Dienstesvorschriften für die Angehörigen der k. b. Verkehrsanstalten von dem Aufgenommenen eigenhändig auf der 1. und 2. Seite auszufüllen, mindestens sind jedoch diese Einträge am Fuße der ersten Seite rechts, von demselben unterschriftlich bestätigen zu lassen.

Eine amtliche Fertigung des Personalbogens hat zu unterbleiben.

2. Bei Anfertigung des Meldescheines, Form. 7, ist insbesondere der Beantwortung der Militärpensionsfrage besondere Aufmerksamkeit zu schenken und ist die Ausfüllung dieser Rubrik an der Hand des Militärpasses und der sonstigen Militärpapiere des Zugehenden, etwa durch die Bemerkung: „Nein laut Militärpaß", „Nein laut Militärentlaßschein" ꝛc. zu vollziehen.

Von der ersten Aufnahme (Tag der Verpflichtung) in den Eisenbahndienst ist gleichfalls an entsprechender Stelle des Meldescheines Formular 7 geeignete Vormerkung unter Hinzufügung der Dienstesseigenschaft zu machen. (Musterformular siehe Beilage I.) Hiebei ist die im Telegraphencours zugebrachte Zeit als Dienstzeit zu rechnen.

3. Ist der Neueintretende im Besitze eines Militärpensionsquittungsbuches, so ist dasselbe ohne jeden Eintrag dem vorgesetzten k. Oberbahnamte behufs Vorlage bei höchster Stelle (nebst Schema I) zur Einsendung zu bringen.*

---

* Sollte Adspirant Grodel im Wege der Versetzung der Station A zugetheilt worden sein, so ist über dessen Zugang auf Formular 10 Meldung an das vorgesetzte kgl. Oberbahnamt zu machen.

Bei nur aushilfsweiser, vorübergehender Dienstleistung an Stelle von Erkrankten, Beurlaubten ꝛc. haben Meldungen zu unterbleiben und ist hier nur bei etwaigem Nichteintreffen des Aushelfers berichtliche Anzeige zu erstatten.

Bei Ausfertigung der Meldung, Form. 7, ist zu beachten, daß die einschlägige oberbahnamtliche Versetzungsverfügung nach Datum und Nummer an entsprechender Stelle gekennzeichnet, der Dienstesszweig genau benannt, die Rechnungstitel und Kapitel sorgfältig eingeschrieben und insbesondere die Rubriken „Bahnärztlicher Bezirk" und „Hauptmeldeamt" genauest ausgefüllt werden, wobei bezüglich des letzteren auf die Beilage des Verordnungsblattes Nr. 1 für die k. b. Verkehrsanstalten je des laufenden Jahres verwiesen wird.

Selbstverständlich hat diese Angabe nur dann zu erfolgen, wenn der zu Meldende in militärischer Controle steht, also Reservist, Ersatzreservist oder Landwehrmann ist.

Gehört derselbe dem Landsturm I. oder II. Aufgebots an, so wäre an dieser Stelle darauf hinzuweisen.

Der Vordruck über die Wiederbesetzung der Stellen bei Form. 7 ist bei *diätarischem* Personale zu durchstreichen. (Musterformular siehe Beilage II.)

Die vorbezeichneten Produkte werden zweckdienlich mit einem kurzen Begleitberichte vorgelegt, welch letzterer ungefähr lauten könnte:

Nr. 392. A., den . . . Februar 1894.

An
das k. Oberbahnamt
N. N.

Betreff:
Aufnahme von Adjunktenadspiranten.
(Mit . . . Beilagen.)

Unter ehrerbietiger Bezugnahme auf die oberbahnamtliche Verfügung vom 29. v. Mts. Nr. 26 259/9727 I, ausgesetzten Betreffs, wird in der Anlage duplirter Personalbogen, Meldeschein Form. 7 nebst Fehlanzeige über den Besitz eines Militärpensionsquittungsbuches (bezw. das Quittungsbuch selbst und Schema I) für den zur Dienstes-erlernung zugetheilten Adspiranten Paul Grodel mit dem gehorsamen Berichte unterbreitet, daß der Genannte heute den Dienst angetreten hat.

Empfangsbestätigung über erhaltene Dienstesvorschriften liegt bei.

Gehorsam!

N. N.

Sodann ist über den Zugang des ꝛc. Grodel zum Stande des zur freien kassenärztlichen Behandlung berechtigten Personals an den zuständigen Kassenarzt, das Personalbureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, sowie an das vorgesetzte k. Oberbahnamt mit Form. 15 Meldung zu machen. (Siehe Dienstbefehl 11 vom Jahre 1888 Br.)

Bei diesem Anlasse will nicht unberührt bleiben, daß auch eine Anmeldung des Neuzugehenden bei der zuständigen Ortspolizeibehörde aus verschiedenen Gründen nicht überflüssig erscheinen dürfte.

Beilage I.

# Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Nr. ............... *A*, den *26. November* 189*3*.

**Betreff:**

Meldung über Personalaufnahme.

Auf die durch Abgang des / Gen.-Dir.-Entschl. vom *27. Oktober 1894 Nr. 80340I* erledigte / genehmigte / für Civilbewerber freigegebene und laut Mittheilung vom ............ ten ...................... 189 ...... Nr. ...... *P B* Militäranwärtern / vorzugsber. Gendarmen vorbehaltene

Stelle ist der Civilbewerber / Militäranwärter / vorzugsberechtigte Gendarm *Einjährig Freiwilliger Ignatz Grodel*, geboren

den *1*ten *Mai* 18*72* zu Ort, Kreis, Stadt / Gemeinde, Bezirksamt *München* ledig, verheirathet / verwittwet, geschieden

beheimathet in Ort, Kreis, Stadt / Gemeinde, Bezirksamt *München* am *19* ten *November* 189*3* als / zum *Adjunkten-Adspirant* *Diensterlernung* (Abth. ........ Cap. ........ § ........ Tit. ........ lit. ........) in *A* bei (unmittelbare Dienstesstelle) *der k. Bahnexpedition* (Serie ..............) aufgenommen / ernannt / berufen / reaktivirt worden.

Erste Aufnahme zu ständiger Verwendung in den Eisenbahndienst als *Diätar* am *1. Oktober 1893*

Hat die vorgeschriebene Anstellungsprüfung bestanden am ..........................

Letzte bahnärztliche Untersuchung hat stattgefunden am ..........................

Ist derselbe nach militärischen / gendarmeriedienstlichen Normen verheirathet? ..........................

Ist derselbe Militär / Gendarmerie Pensionist und jährliche Höhe der Pension? *Nein, laut Militärpass.*

Wann ist derselbe in das stehende Heer eingetreten? *1. Oktober 1890.*

Bei welchem Truppentheile? *1. Inf.-Regiment „König“.*

Militärcharge und Waffengattung? *Ueberzähliger Unteroffizier der Reserve.*

Aktiv, Reserve, Landwehr 1. oder 2. Aufgeb., Ersatzreserve geübt / nicht geübt, Landsturm 2. Aufgeb.

*Offiziersadspirant.*

Bezirks-Kommando? *B.*

# Kgl. Oberbahnamt.

An

das Personalbureau
der Generaldirektion der k. Staatseisenbahnen.
in
München.

**Bemerkung:**

1. Bei Stationsdienerstellen ist der Dienstzweig anzugeben.
2. Bei Bahnwärterstellen ist Postennummer und Bahnmeisterdistrikt zu bezeichnen.
3. Bei Heizerstellen ist anzuführen, ob der Berufene Bewerber zum Lokomotivführer ist oder nicht.
4. Bei Wagenwärtergehilfenstellen ist anzugeben, welches in den Wagenbau einschlägige Handwerk der Berufene erlernt hat.

NB. Die in *Kursivschrift* gedruckten Worte veranschaulichen die Ausfüllung der betreffenden Rubrik, während die in kleinerer Schrift gedruckten Worte als nicht zutreffend zu durchstreichen wären.

Beilage II.

# K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Nr. *1822*. *A*. den *17. Mai* 18*94*.

Betreff:
Meldung über Personalabgänge, sowie Versetzung oder andere Verwendung.

Der *Adjunkten-Adspirant Ignaz Grodel* in *München C. B.* Serie Nr. *356*

(bisher verrechnet auf Cap. *II* § *1* Titel *3)* ist ab / am *16. Mai* 18*94* — pensionirt / sustentirt / entlassen / ausgetreten / gestorben

auf die Stelle des ..........
mit seiner Stelle
auf die mit G.-D.-E. v. ..........Nr. ..........zugewiesenen Stelle eines — befördert / versetzt / berufen / degradirt

.......... nach / in *A* Serie Nr. *428* zum *gemischten* / *(zur Praxis-Fortsetzung)* Dienste

Ist / War derselbe Militär- / Gendarmerie- Pensionist? (wenn ja, Höhe der jährlichen Pension) *Nein, laut Militärpass.*

**NB.** 1. Die Stelle soll eingezogen werden.
2. Die Stelle soll nach.......... übertragen werden.
3. Die Stelle bleibt für Bewerber offen.
4. Stelle soll durch Versetzung / Reaktivirung / Degradirung besetzt werden.
5. Mit der Stelle ist ein Taglohn von ......Mk. ......Pf. verbunden.
6. Bei Heizerstellen: Auf der erledigten Stelle tritt der zum Führer auszubildende Werkstättearbeiter .......... in Verwendung.

NB. Zutreffendes ist zu unterstreichen.

## Kgl. Oberbahnamt.

Bemerkung: Besonders anzugeben sind:
a) bei Stationsdienerstellen: der Dienstzweig,
b) bei Bahnwärterstellen: Postennummer und Bahnmeisterdistrikt.
c) bei Kopisten- und Wagenaufschreiberstellen: der Taglohn,
d) bei Stellenerledigung in Folge Generaldirektionsauftrages: dessen Datum und Nummer.

An
das Personalbureau
der General-Direktion der k. b. Staats-Eisenbahnen
in
München.

10. Meldung über Personalabgänge, sowie Versetzung oder andere Verwendung (1), 1894.

7

## Qualification und Ausbildung der ungeprüften Adspiranten.

Nach Umfluß der vorgeschriebenen Uebungszeit hat Adspirant Grodel eine vom k. Oberbahnamte im verschlossenen Couvert herabgegebenen Probearbeit gemäß D. B. Nr. 143 vom Jahre 1888 zu liefern. (Hinsichtlich der Fertigung der Probearbeit und der anzufügenden Censur des Dienstesvorstandes siehe die beigefügte Aufgabe, Anlage I.)

Die gefertigten Arbeiten sind mit einer in duplo erstellten Qualificationsliste dem k. Oberbahnamt mit Begleitbericht vorzulegen; derselbe könnte lauten:

Betreff:
Die Ausbildung und Qualification der ungeprüften Adspiranten für den mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst.

Im Vollzuge des hohen oberbahnamtlichen Auftrages vom ..... Nr. ......, ausgesetzten Betreffes, wurden heute Vormittag 8 Uhr die unterm ..... als Einschreibsendung eingegangenen Probearbeiten im verschlossenen Couvert an den Prüfling, Adspirant Grodel, übergeben und erfolgte die Oeffnung des Umschlages durch rc. Grodel im Beisein des unterfertigten Stationsvorstandes.

Die Bearbeitung der gestellten Aufgaben wurde sogleich in Angriff genommen, deren Ausführung erfolgte ohne Unterbrechung und unter Beaufsichtigung des Unterfertigten.*

Die von rc. Grodel gelieferten Arbeiten werden in der Anlage mit vorgelegt (Anlage I) und gestattet man sich hier auf die denselben beigefügten Erinnerungen, sowie auf die in duplo anruhende Qualificationsliste (Anlage II) ehrerbietig Bezug zu nehmen.

---

* Das die Prüfungsarbeiten enthaltende Couvert darf erst vor Beginn der Prüfung und in Gegenwart des zu Prüfenden geöffnet werden. In formeller Hinsicht ist bei Anfertigung der Prüfungsarbeiten zu bemerken, daß zur Ausarbeitung derselben gutes weißes Schreibpapier zu verwenden ist. Auf dem ersten Bogen oben links haben dieselben den vollen Namen und die Diensteseigenschaft des Prüfungskandidaten, rechts den Stationsort und das Datum zu enthalten. Die Beantwortung ist auf der rechten halbgebrochenen Blattseite niederzuschreiben, während die Censur der Stationsvorstände auf der linken Halbseite anzubringen ist. Ist mehr als ein Bogen nöthig, so sind dieselben zu heften.

Nach Ablauf der auf dem Rande der Probearbeit angegebenen Zeitdauer sind die Prüfungsarbeiten abzunehmen, auch wenn der Prüfling mit der Ausarbeitung derselben noch nicht zu Ende ist. Eine Ueberschreitung der festgesetzten

Zu der letzteren ist noch zu bemerken, daß ꝛc. Grodel dienstlich in jeder Beziehung vollkommen entspricht.

Sein außerdienstliches Verhalten ist gleichfalls lobenswerth, wenn auch hier ein etwas mannbareres Auftreten wünschenswerth erscheinen muß. Man hat jedoch die Ueberzeugung gewonnen, daß dieser Mangel nicht etwa in einer minder guten Veranlagung und Erziehung wurzelt, sondern daß er lediglich der großen Jugend des ꝛc. Grodel zuzuschreiben ist. Mit fortschreitendem Alter wird auch hier das entsprechende Gleichgewicht eintreten.

Hinsichtlich der Ausbildung wäre Folgendes zu sagen:

Die Unterweisung des Grodel im Betriebsdienste wurde in der Weise durchgeführt, daß derselbe von dem Stationsvorstande zunächst mit den gesammten Einrichtungen und den speciellen Betriebsverhältnissen der Station bekannt gemacht wurde. Im weiteren Verlaufe der Ausbildung mußte der Genannte unter der Aufsicht des Stationsvorstandes selbstständigen Abfertigungsdienst machen, bei welcher Gelegenheit die verschiedenen Vorfälle eingehend besprochen wurden. Anknüpfend hieran wurden noch Uebungsaufgaben gestellt. Insbesondere war auch dem Candidaten die Auflage gemacht, die Stundenpässe aufmerksam zu lesen und sich über die Ursachen, den Zweck und die Nothwendigkeit der verschiedenen Einträge zu informiren.

Grodel nimmt seine Sache ernst und verspricht ein tüchtiger Beamter zu werden. Derselbe ist im Betriebsdienste, wie auch im gesammten Expeditionsdienste soweit ausgebildet, daß er unbedenklich zu selbstständigen Dienstleistungen herangezogen werden kann.

Gehorsam!

Knab, Expeditionsverweser.

---

Zeit darf in keinem Falle eintreten, da die auf die Ausarbeitung verwendete Zeit zur Erprobung der Auffassungsgabe des Prüflings, sowie dessen raschen sicheren Handelns von wesentlicher Bedeutung ist.

Die Censur des Dienstvorstandes wird zweckdienlich auf der halbgebrochenen leeren Blattseite angebracht, wie dies im angefügten Beispiele ersichtlich gemacht ist. Wegen Erstellung der Qualificationslisten siehe gedrucktes Ausschreiben der General-Direktion vom 23. November 1888 Nr. 95541. Speciell wird jedoch noch auf die General-Direktions-Entschließung Nr. 110157 I vom 11. Februar 1890 verwiesen, welche insbesondere den Vortrag in Rubrik 13 der Qualificationslisten, welche zu den Probearbeiten zu fertigen sind, genau vorschreibt.

Anlage I.

## Aufgabe.

Zug 2709 hat in Seeshaupt einen leeren Wagen abzustellen. Der das Rangirmanöver leitende Wagenwärter läßt den Wagen abstoßen, ohne vorher den Wechselwärter verständigt zu haben, auf welches Geleise der Wagen einzulassen ist.

Der noch auf das I. Geleise stehende Wechsel wird in dem Augenblick, als der Wagen den Wechsel anfährt, vom Wechselwärter auf das II. Geleise umgestellt, wodurch der Wagen zum Entgleisen kommt.

Die Maschine steht mit 10 Wagen außerhalb des Einfahrtswechsels in der Richtung gegen Staltach.

Verletzungen sind nicht vorgekommen, ebenso läßt die Wechsellage eine Beschädigung nicht erkennen.

Welche Maßnahmen hat der als Stationsverweser fungirende Aspirant zu treffen und welche im Wortlaute und mit Zeiteintrag niederzuschreibende Depeschen sind zu geben?

Ignaz Grodel
Adjunkten-Aspirant.

### Censur.

Erste Aufgabe des als Stationsvorstand fungirenden Aspiranten wäre, den außerhalb des Wechsels stehenden Zugstheil durch Ausstecken der Haltesignale sichern zu lassen.

Nachdem in Seeshaupt ein Bahnmeister stationirt ist, ist derselbe sogleich zu rufen; befindet er sich auf der Strecke, so ist seine Verständigung auf telegraphischem Wege oder durch Absendung eines Boten zu bethätigen.

1 Stunde Arbeitszeit.

A., den 20. März 1894.

### Ausarbeitung.

In diesem Falle ist Sorge zu tragen, daß durch Zusammenwirken des Stations- und Zugpersonals der entgleiste Wagen wieder eingehoben und das Geleise frei gemacht wird.

Es hat deßhalb der diensthabende Aspirant die hierwegen nothwendigen Anordnungen zu treffen. Die Nachbarstationen, die Aufsichtsstation und das kgl. Oberbahnamt München sind telegraphisch von dem Unfalle in Kenntniß zu setzen.

Zug 2709 trifft fahrplanmäßig um 3 Uhr 56 Min. in Seeshaupt ein.

Angenommen, es erfolgt die Entgleisung um 3 Uhr 58 Min., so wären nun folgende Depeschen zu geben:

4 Uhr 01 Min.
B=D. Staltach u. Bernried.
Beim Rangiren durch Zug 2709 hier am Ausfahrtswechsel

gegen Staltach ein leerer Wagen entgleist. Strecke gesperrt. Züge und Fahrzeuge zurückhalten. N. N.

In der Depesche an die beiden Aufsichtsstationen ist die muthmaßliche Zeitdauer der Störung anzugeben und beizufügen, daß das Geleise intakt ist.

4 Uhr 02 Min.

B.-D. Tutzing u. Penzberg.

Beim Rangiren durch Zug 2709 hier am Ausfahrtswechsel gegen Staltach ein Wagen entgleist. Strecke gesperrt. Wagen wird durch Stations- und Zugspersonal eingehoben.

N. N.

Die telegraphische Anzeige an das Oberbahnamt ist im gegebenen Falle nicht vordringlich und hat deßhalb erst später zu erfolgen.

4 Uhr 08 Min.

B.-D. Kgl. Oberbahnamt.

In Folge Entgleisung eines Wagens beim Rangiren des Zuges 2709 ist Strecke gesperrt. Entgleister Wagen wird durch das Stations- und Zugspersonal wieder eingehoben.

N. N.

Um 4 Uhr 25 Min. ist der Wagen eingehoben und die Störung beseitigt.

4 Uhr 26 Min.

B.-D. Tutzing, Penzberg, Bernried und Seeshaupt.

Entgleister Wagen eingehoben. Wechsel und Durchfahrt wieder frei. N. N.

Die erste Depesche an das k. Oberbahnamt hat zu entfallen, die gegenwärtige hat als Anzeige zu dienen und ist dementsprechend zu fassen. Insbesondere ist die Zeit des Eintritts und der Behebung des Unfalles zu kennzeichnen, dessen Ursache anzugeben und beizufügen, daß weder Personalverletzungen, noch Materialbeschädigungen vorgekommen sind.

4 Uhr 30 Min.

B.-D. Kgl. Oberbahnamt.

Entgleister Wagen eingehoben. Betriebsstörung behoben.

N. N.

Nun hat der als Stationsverweser fungirende Aspirant noch das betheiligte Stationspersonal zu vernehmen und dessen Protokollerklärungen mit Bericht dem k. Oberbahnamt vorzulegen, womit seine Aufgabe zunächst erledigt ist.

Uebersehen ist vom Prüfling die Verständigung der Betriebswerkstätte behufs Untersuchung des entgleisten Wagens, sowie die Veranlassung der Untersuchung des Geleises seitens des Staatsbahningenieurs.

Abgeliefert 10[30] Vormittags.

Knab,
Expeditionsverweser.

Anlage II. **Probe-Arbeit.** Formular 1.

# Qualifications-Liste

für den *Adspiranten Ignaz Grodel.*
Angefertigt am *20. März 1894*
von *Michael Knab, Adjunkt, z. Z. Expeditionsverweser.*

| Familien- und Vorname, dann dermalige Dienstes-eigenschaft und Dienstort | Geburts- | | | | Religion | Ledig, verheirathet, verwitwet | Zahl u. Alter der Kinder | | Vorstudien und Verwendung vor dem Eintritte in den Dienst der k. bayer. Verkehrsanstalten |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ort | Tag | Monat | Jahr | | | Söhne | Töchter | |
| *Grodel, Ignaz* | *Schwaben* | *1* | *Mai* | *1871* | *kath.* | *ledig* | — | -- | *Realschule* |
| *Adspirant in A.* | *Oberbayern* | | | | | | | | *absolvirt* |
| | | | | | | | | | *1890* |

| Tag | Monat | Jahr | Verwendung bei den kgl. bayer. Verkehrsanstalten (Aufnahme, erste Anstellung, etwaige Beförderungen, bestandene Dienstprüfungen mit Angabe der Noten) | Qualifications- 1 Anlagen | 2 Kenntnisse | 3 Geschäftsgewandtheit u. Verlässigkeit | 4 Fleiß und Diensteifer | 5 Integrität im Dienste | 6 Anhänglichkeit an den König, das Kgl. Haus und die Verfassung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *1.* | *Okt.* | *1892* | *verkaut. Diätar in A.* | *2* | *3* | *3* | *2* | *tadel-* | *unbe-* |
| *5.* | *Okt.* | *1893* | *Einberufung zum* | | | | | *los* | *zwei-* |
| | | | *Telegraphen-Unter-* | | | | | | *felt* |
| | | | *richts-Kurs Note II;* | | | | | | |
| | | | *nach dessen Beendig-* | | | | | | |
| *19.* | *Nov.* | *1893* | *ung Aufnahme als* | | | | | | |
| | | | *Adspirant und Zu-* | | | | | | |
| | | | *theilung nach A.* | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | *Geprüft:* | | | | | | |
| | | | *Knab,* | | | | | | |
| | | | *Expeditionsverweser.* | | | | | | |

| Gutachten 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Außerdienstliches Verhalten | Benehmen im Dienste und Umgangsformen | Gesundheitsverhältnisse | Oekonomische Verhältnisse | Fortbildung | Hauptnote | a) In welchem Dienste bisher besonders verwendet? b) Zu welchem Dienste vorzugsweise geeignet? c) Zu welcher Beförderung qualifiziert? |
| *tadellos* | *höflich und gewandt* | *sehr gut* | *gut und geordnet* | *sehr strebsam* | *III* | *ad a) Seit seiner Aufnahme im gemischten Dienste verwendet.* |
| | | | | | | *ad b) Im gemischten Dienste gewandt und gut verwendbar.** |
| | | | | | | ** Bemerkung: Gemäss Ziff. XI Abs. 1 der Qualificationsbestimmungen V. Bl. 32 v. 20. Mai 1887 hat bei ungeprüften Adspiranten die Beantwortung der Frage ad c zu entfallen.* |

| 14<br>Etwaige Begründung der in den Rubriken 5 mit 12 abgegebenen Qualificationen und etwaige besondere Bemerkungen | 15<br>Anzeige<br>a)<br>über besondere Leistung, Belobung, Auszeichnung | <br><br>b)<br>Verweise und Strafen unter Angabe des Datums der Bestrafung und der veranlassenden Verfehlungen |
|---|---|---|
| | | *ohne Strafen.* |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | *Michael Knab* |
| | | *Adjunkt* |
| | | *und Expeditionsverweser.* |

*Bestätigt:*

*Der kgl. Oberbahnamtsdirektor.*

## Aufnahme eines Stationstaglöhners.

Bei der Expedition A ergibt sich das Bedürfnis zur Aufnahme eines weiteren ständigen Stationstaglöhners.

Der diesbezüglich eingebrachte Antrag der Expedition erhält die oberbahnamtliche Genehmigung.

Zugleich wird die Expedition beauftragt, eine passende Persönlichkeit in Vorschlag zu bringen.

Der Stationsvorstand erachtet den schon aushilfsweise verwendeten Taglöhner Georg Zeller für den fraglichen Posten geeignet und befürwortet denselben zur Aufnahme.

Was ist hiebei zunächst zu beachten?

Nach Abschnitt IV der Generaldirektionsentschließung Nr. 9551 vom 5. Juli 1886 sind die Aufnahmsbedingungen für das Taglohnpersonal folgende:

1. Vollkommene körperliche Tauglichkeit für die in Aussicht genommene Bedienstung;
2. ein Alter von 18 bezw. 21 bis 30 Jahren;
3. guter Leumund und
4. die für die in Aussicht genommene Verwendung erforderlichen Kenntnisse.

Es hätte nun die Expedition A vor Allem die körperliche Tauglichkeit des Aufzunehmenden feststellen zu lassen.

Zu diesem Behufe ist eine Requisition (Form. 1) an den zuständigen Bahnarzt zu richten.

Wird der Bewerber tauglich befunden, so ist dann, **wenn dieser in Deutschland geboren ist**, auf Grund des einzufordernden Geburtszeugnisses nach Maßgabe der Ziffer 1 der Bekanntmachung der k. Staatsministerien der Justiz, des Innern und der Finanzen (Nr. XII) vom 24. Juli 1882 bei dem zuständigen Amtsanwalte des Geburtsortes auf dem vorgeschriebenen Formulare, Ziffer 3, Auskunft aus dem bezüglichen Strafregister des Aufzunehmenden über dessen Leumundsverhältnisse zu erholen.

Die Einforderung von gemeindlichen Leumundszeugnissen kann daher unterbleiben, weil dieselben nicht diejenigen Aufschlüsse über das Vorleben der betreffenden Persönlichkeiten enthalten, welche zur Prüfung des Leumundes derselben nothwendig und zweckdienlich erscheinen.

Die Strafregister von Personen, **welche außerhalb Deutschland geboren sind**, werden beim „Geheimen Sekretariat des k. Reichsjustizamts in Berlin“ geführt und sind deshalb Auszüge aus denselben dort zu erholen.

Sind alle Bedingungen erfüllt, so wird der Strafregister-Auszug unter Beigabe eines Taufscheines bezw. einer Geburtsurkunde und

der Militärpapiere, sowie unter Anlage eines Personalbogens in einfacher Fertigung dem Oberbahnamt vorgelegt und gleichzeitig um Verpflichtung des 2c. Zeller gebeten.

Meldung Form. 7 ist gleichzeitig miteinzusenden.

## Aufnahme in die Eisenbahnbetriebskrankenkasse.

Da nach § 3 des Statuts der Eisenbahnbetriebskrankenkasse alle im Arbeiterverhältnisse beschäftigten Personen, soferne nicht die Beschäftigung ihrer Natur nach eine vorübergehende, oder durch den Arbeitsvertrag im Voraus auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkte ist, verpflichtet sind, dieser Kasse als Mitglied anzugehören, so wäre nun die Aufnahme des Zeller in die Eisenbahnbetriebskrankenkasse in die Wege zu leiten.

Die Anmeldung zur Eisenbahnbetriebskrankenkasse ist mit der Anmeldung zur Arbeiterpensionskasse (siehe unten) zu vereinigen.

## Aufnahme in die Arbeiterpensionskasse, Abtheilung A.

Nach Maßgabe des § 1 des Reichsgesetzes vom 22. Juni 1889, betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung, bezw. § 5 der Satzungen der Arbeiterpensionskasse ist das gesammte im Arbeiterverhältnisse von der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigte männliche und weibliche Personal vom vollendeten 16. Lebensjahre an versicherungspflichtig und hat daher sofort bei Aufnahme in die Beschäftigung die Anmeldung zur Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse zu erfolgen. (Ueber Ausnahmen [Befreiung] von der Versicherungspflicht siehe Abschnitt I Ziff. 4 der Vollzugsvorschriften zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse.)

Die Anmeldung erfolgt gemeinschaftlich mit jener zur Eisenbahnbetriebskrankenkasse und zwar in folgender Weise:

Nach § 11 Abs. 4 der Vollzugsvorschriften zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse hat jede Serienstelle ein Mitgliederverzeichniß (Form. 104/105) zu führen, in welches Verzeichniß die anzumeldenden Personen nach der Reihenfolge ihres Zuganges einzutragen sind.

Zur Anmeldung ist Form. 101 (Anmeldung A 1) nebst Begleitschreiben, Form. 102, zu verwenden. Gleichzeitig mit der Anmeldung und dem Eintrage in das Mitgliederverzeichniß ist auch ein Bescheinigungsblatt, Form. 106, anzulegen. Das Bescheinigungsblatt ist von der Dienstesstelle auf dem Laufenden zu erhalten, dient auf der ersten Seite für die Empfangsbescheinigungen des Kassenmitgliedes über den vom Kassenvorstande ausgestellten Aufnahmeschein über die Mitgliedschaft bei der Arbeiterpensionskasse A und bei der Eisenbahnbetriebskrankenkasse, auf der zweiten und

dritten Seite für die Einträge über die Verhältnisse des Versicherten während der Kassenmitgliedschaft (nach Anleitung der Spaltenüberschriften) und ist auf der letzten Seite zur Benützung als Abmeldung eingerichtet.

Die während der Kassenmitgliedschaft in den Verhältnissen der versicherten Personen eintretenden Veränderungen, als Versetzung, Aenderung des Arbeitsverdienstes und der Lohnklasse, Erkrankungen, Einberufung zu militärischen Uebungen, freiwillige Fortsetzung der Mitgliedschaft sind in den von den Dienststellen zu fertigenden Beitragslisten, Form. 111/112, vorzumerken und so zur Kenntniß der Eisenbahnbetriebskrankenkasse und der Arbeiterpensionskasse zu bringen, einzelne Meldungen an die genannten Kassen finden hiewegen im Allgemeinen nicht mehr statt. (cf. § 10 der Vollzugsvorschriften zu den Statuten der Betriebskrankenkasse und § 15 der Vollzugsvorschriften zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse.)

## Arbeiterpensionskasse, Abtheilung B.

Neben der Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse, welche die Aufgaben der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung für sämmtliche bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten versicherungspflichtigen Personen zu erfüllen hat, wurde ab 1. Januar 1891 eine weitere Kassenabtheilung — Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse — für die in ständigem Arbeiterverhältnisse beschäftigten Personen errichtet, welche entsprechende Zuschußpensionen zu den Leistungen in der Abtheilung A und Ausnahmerenten gewährt und die Reliktenversorgung übernimmt.

Es sind hienach sämmtliche zu dauernder Beschäftigung aufgenommene männliche Personen, welche mindestens ein Jahr lang ununterbrochen bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt waren, der activen Militärdienstpflicht Genüge geleistet haben und der Ersatzreserve bezw. dem Landsturm überwiesen oder überhaupt von der Militärpflicht befreit sind, zu dieser Kassenabtheilung anzumelden.

Diese Personen gehören sonach der Abtheilung A und der Abtheilung B der Pensionskasse gleichzeitig an.

Als Zeitpunkt der Anmeldung zur Abtheilung B ist der Ablauf jener Lohnperiode festgesetzt, mit welcher der Betreffende sämmtliche Voraussetzungen erfüllt hat (einjährige Beschäftigung), § 34 Z. 1 der Satzungen.

Zur Anmeldung ist Form. 108, Anmeldung B, nebst Begleitschreiben Form. 109 zu verwenden.

Der Anmeldung B ist der Aufnahmeschein des Kassenmitgliedes in die Mitgliedschaft bei der Kassenabtheilung A beizufügene *welcher mit* Bestätigung des Kassenvorstandes über die erfolgt,

Aufnahme zur Kassenabtheilung B nebst einem Exemplar der Satzungen der Arbeiterpensionskasse zur Aushändigung an das Kassenmitglied zurückgegeben wird.

Das Kassenmitglied hat über den Empfang der Satzungen und die Eröffnung der Aufnahme in die Kassenabtheilung B dem Dienstvorstande auf der Vorderseite des Bescheinigungsblattes Empfangsbescheinigung zu ertheilen. Mitgliederverzeichniß und Bescheinigungsblatt sind hierauf vom Dienstvorstande entsprechend zu ergänzen. Aenderung in den Verhältnissen der Versicherten während der Kassenmitgliedschaft sind wie bei Abtheilung A durch die Beitragslisten zur Kenntniß der Arbeiterpensionskasse zu bringen.

Bei Versetzungen von Kassenmitgliedern ist dem neuen Dienstesvorstande von dem bisherigen das bei demselben liegende Bescheinigungsblatt als Ueberweisung zu übersenden, wobei namentlich genau vorzumerken ist, welche Beitragswoche dem Kassenmitgliede zuletzt in der Beitragsliste verbucht worden ist. Das Bescheinigungsblatt ist vom neuen Dienstvorstande in Verwahrung zu nehmen und weiterzuführen, das zugegangene Mitglied sodann im Mitgliederverzeichnisse nachzutragen.

Beim Ausscheiden aus der Kassenmitgliedschaft in Folge Ueberführung in statusmäßige oder nicht versicherungspflichtige Stellung, durch freiwilliges oder unfreiwilliges mit oder ohne Verschulden erfolgendes Ausscheiden aus der Beschäftigung, durch Invalidisirung oder Tod ist sofort das Bescheinigungsblatt nach Ausfüllung der Rückseite als Abmeldung mit den dem Mitgliede ausgehändigt gewesenen Satzungen an die Arbeiterpensionskasse der k. b. Staatseisenbahnverwaltung einzusenden.

Diese Abmeldung gilt für beide Kassenabtheilungen, wie auch für die Krankenkasse.

Gleichzeitig ist der Abgang des Kassenmitgliedes im Mitgliederverzeichnisse vorzutragen.

Auf Grund der bei der Arbeiterpensionskasse einlangenden Abmeldung erhält jedes aus der Beschäftigung ausscheidende Mitglied — abgesehen von den Fällen des Ausscheidens durch Invalidisirung oder Tod — eine vom Kassenvorstande auszustellende Bescheinigung über die Dauer der Betheiligung bei der Kassenabtheilung A.

Bis zur Ausstellung dieser Bescheinigung ist der Aufnahmeschein in den Händen des Ausscheidenden zu belassen. Sollte der Ausscheidende einen Aufnahmeschein nicht erhalten haben, so ist ihm vom Dienstesvorstande eine vorläufige Bescheinigung, Form. 110,

auszuhändigen. Bezüglich der Anträge auf Gewährung von Invaliden- oder Altersrenten, Rentenzuschüssen oder Ausnahmerenten wird auf §§ 19 und 41 der Satzungen, sowie auf Abschnitt I Ziff. 29 der Vollzugsvorschriften verwiesen.

### Erkrankung eines Kassenmitgliedes.

Erkrankt ein Mitglied oder wird dasselbe in Folge einer Verletzung arbeitsunfähig, so ist der zuständige Kassenarzt durch Uebersendung eines Krankenzettels zu requiriren. Arbeitsunfähig Erkrankte, welche ausgehen können, sind zum Kassenarzte zu beordern, damit Besuche desselben bei solchen Erkrankten nicht erforderlich werden.

Das bezüglich der Ausfertigung der Krankenzettel einzuhaltende Verfahren ist in § 13 der Vollzugsvorschriften zu den Statuten der Krankenkasse ausführlich niedergelegt.

Hiebei wird namentlich auch auf § 25 Ziff. 1 des Statuts der Betriebs- und Werkstättekrankenkasse, wie auf § 21 der Vollzugsvorschriften hiezu verwiesen, wonach das Krankengeld auf Grund der von dem Kassenvorstande nach Einlauf des Krankenzettelcoupons zu ertheilenden Anweisung vom Dienstvorstande zu berechnen und Liquidation hierüber zu erstellen ist, welche nach Ablauf jeder Woche an die Zahlstellen zur Honorirung abgegeben wird. Die früher übliche Einsendung der Krankengeldliquidationen an die Betriebskrankenkasse zur Zahlungseinweisung hat sonach zu unterbleiben.

Der Schlußliquidation ist die Anweisung des Kassenvorstandes beizuheften.

## Leistungen der Kassenmitglieder und der Kassen.

### Eisenbahnbetriebskrankenkasse.

### A. Leistungen der Mitglieder.

Die der Kasse beitretenden Mitglieder haben ein einmaliges Eintrittsgeld zu entrichten, welches für diejenigen, deren Tagesverdienst 1 Mk. 50 Pf. und mehr beträgt, die Hälfte dieses Verdienstes, für alle Uebrigen 50 Pf. beträgt, soferne und soweit diese Sätze den Betrag des für 6 Wochen zu leistenden Kassenbeitrags (§ 10 des Statuts) nicht übersteigen. Beträgt der letztere weniger, so wird nur ein Eintrittsgeld in der Höhe dieses Betrages erhoben.

Vom Eintrittsgeld befreit bleiben:

a) diejenigen, welche nachweisen, daß sie innerhalb der letzten 13 Wochen vor ihrem Eintritte bereits der Kasse oder einer anderen Krankenkasse angehört, oder Beiträge zur Gemeinde*kranken*versicherung geleistet haben;

b) diejenigen, welche behufs Erfüllung der Dienstpflicht im Heere oder in der Marine aus der Kasse ausgeschieden sind und nach Erfüllung der Dienstpflicht innerhalb zwei Wochen wieder Mitglieder der Kasse werden.

An laufenden Beiträgen haben die versicherungspflichtigen Mitglieder 2% des Arbeitsverdienstes zu leisten. Bei Bemessung der laufenden Beiträge sind sämmtliche zum wirklichen Arbeitsverdienste gehörigen Bezüge der Mitglieder in Rechnung zu ziehen (auch die Ladegebühren-Antheile, Ablösegelder ꝛc., cf. § 17 Abs. 1 der Vollzugsvorschriften zu den Statuten der Krankenkassen). Die Berechnung der laufenden Beiträge erfolgt in der Weise, daß von je einer Mark Verdienst 2 Pf. als Beitrag zur Krankenkasse in Abzug gebracht werden, überschießende Pfennige des Verdienstes bei der Berechnung aber unberücksichtigt bleiben.

### B. Leistungen der Krankenkasse.

I. An Kassen-Mitglieder auf die Dauer von 26 Wochen: In Erkrankungsfällen freie ärztliche und wundärztliche Behandlung durch den Kassenarzt, freie Arzneien, Verbandstücke und Heilmittel (Bruchbänder ꝛc. ꝛc.). In Fällen nachweislich dringender Gefahr, insbesondere bei Abwesenheit des Kassenarztes und seines Stellvertreters erstattet die Kasse auch den ersten und wenn nöthig auch die ferneren Besuche eines fremden Arztes, was durch den Kassenarzt mit Form. 61 zu bescheinigen ist (§ 17 Z. 3 des Statuts), sowie im Falle der Erwerbsunfähigkeit ein Krankengeld in der Höhe der Hälfte des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Tagesverdienstes.

Bei freier Kur und Verpflegung in einem Krankenhause wird dem Mitgliede, falls es Familienangehörige hat, nur 1/4 des erwähnten Tagesverdienstes, und wenn es ohne Familienangehörige ist, nur 1/10 des mehrerwähnten Tagesverdienstes gewährt.

II. An Familien-Angehörige des Mitgliedes: Dieselben genießen in Erkrankungsfällen auf die Dauer von 13 Wochen freie ärztliche Behandlung durch den Kassenarzt. Die Kosten der Arzneien, Verbandstücke und Heilmittel werden zur Hälfte auf die Kasse übernommen.

III. Sterbegelder: Beim Tode eines Mitgliedes der Betriebskrankenkasse wird ein Sterbegeld im 35fachen Betrage, beim Tode eines Mitgliedes der Werkstättekrankenkasse ein solches im 30fachen Betrage des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Tagesverdienstes gewährt, ferner beim Tode der Ehefrau des Mitgliedes 2/3 des Sterbegeldes des Mitgliedes, beim Tode eines noch nicht 15 Jahre alten oder gänzlich erwerbsunfähigen Kindes,

dann auch beim Tode einer Tochter, welche an Stelle der Mutter den Haushalt führte, 1/3 des Sterbegeldes des Mitgliedes.

### Arbeiterpensionskasse, Abtheilung A.

#### A. Leistungen der Mitglieder.

Eintrittsgeld wird keines erhoben.

Die Beiträge der Mitglieder sind Wochenbeiträge und betragen unter Berücksichtigung, daß die Hälfte der normirten Beiträge von der Staatsbahnverwaltung bestritten werden:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Lohnklasse | I — bis mit 1 M. 16 Pf. | Tagesverdienst | — wöchentl. | 7 Pf. |
| „ | II — „ „ 1 „ 83 „ | „ | — „ | 10 „ |
| „ | III — „ „ 2 „ 83 „ | „ | — „ | 12 „ |
| „ | IV — von mehr als 2 M. 83 Pf. | „ | — „ | 15 „ |

#### B. Leistungen der Kasse:

Die Leistungen der Kassenabtheilung A bestehen in der Gewährung von Invaliden- und Altersrenten nach Maßgabe des Reichsgesetzes vom 22. Juni 1889, die Invaliditäts- und Alters-Versicherung betreffend.

### Arbeiterpensionskasse, Abtheilung B.

#### A. Leistungen der Mitglieder.

Das Eintrittsgeld beträgt: 1 M. 50 Pf.

An Wochenbeiträgen werden erhoben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Lohnklasse | II — bis mit 1 M. 83 Pf. | Tagesverd. | — wöchentl. | 14 Pf. |
| „ | III — „ „ 2 „ 83 „ | „ | — „ | 21 „ |
| „ | IV — „ „ 3 „ 5 „ | „ | — „ | 28 „ |
| „ | IVa — „ „ 4 „ 00 „ | „ | — „ | 33 „ |
| „ | IVb — mehr als 4 M. — Pf. | „ | — „ | 40 „ |

#### B. Leistungen der Kasse.

Die Leistungen der Kassenabtheilung B bestehen in der Gewährung von Zuschüssen zu den Renten der Abtheilung A, in der Gewährung von Ausnahme-Renten, von Wittwen-Geldern, von Waisengeldern, von Abfindungsgeldern bei Wiederverehelichung und von Sterbegeldern (cf. §§ 41 bis 49, 54 und 55 der Satzungen der Arbeiterpensionskasse der k. b. Staatseisenbahnverwaltung).

#### Zutheilung eines Militäranwärters.

Durch Entschließung des k. Oberbahnamtes München vom 19. Juli 1894 Nr. 58119I wird der k. Bahnexpedition Schaftlach der Militäranwärter Georg Treutlein behufs informatorischer Beschäftigung zugetheilt.

2c. Treutlein ist als Militäranwärter auf eine im Fahrdienste in München C.-B. erledigte Hilfsconducteurstelle in Aussicht ge-

nommen und wird sich am 1. August 1894 zum Dienstes-Antritte in Schaftlach melden.

Die informatorische Beschäftigung des Militäranwärters erstreckt sich auf die Erlernung des Perron-, Rangir- und Packerdienstes.

Die Expedition hat nun zunächst die für den Militäranwärter benöthigten Instruktionen mittelst Formular 189 beim k. Oberbahnamte zu bestellen.

Diese Instruktionen sind:

1. Allgemeine Dienstesvorschriften,
2. Fahrdienst-Instruktion,
3. Signalordnung,
4. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893,
5. Allgemeine Abfertigungsvorschriften.
6. Verkehrsordnung Heft A,
7. Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure. (Die weiter für einen Conducteur benöthigten Instruktionen erhält Trentlein beim Beginn der Probedienstleistung.)*

Nach erfolgtem Dienstantritte ist Meldung mit Formular 14 zu erstatten, gleichzeitig ist Personalbogen in einfacher Ausfertigung sowie Empfangsbestätigung über erhaltene Dienstesvorschriften vorzulegen, wozu die Rückseite des Formulars 189 zu benützen ist. Eine zweite Ausfertigung des Personalbogens bleibt bei der Expedition zurück und wird stets evident gehalten. Dieser Personalbogen bildet die Grundlage für den bei der äußeren Dienstesstelle zu führenden Personalakt und ist bei der Versetzung des 2c. Treutlein seiner neuen Dienstesstelle zu übersenden.

---

* Nachstehend werden jene Instruktionen und Dienstbehelfe aufgeführt, welche das Conducteurpersonal im Dienste mitzuführen hat. Jene Behelfe, welche nur vom Zugführer mitzuführen sind und bezw. nur an diese Bedienstete abgegeben werden, sind mit Z bezeichnet:

Allgemeine Dienstesvorschriften. Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure. Z Instruktion für die Lokomotivführer. Z Instruktion für die Wagenwärter. Fahrdienstinstruktion. Signalordnung. Dienstanweisung für die Luftdruckbremse. Z Deutsche Freikartenliste für das laufende Jahr. Verkehrsordnung Heft A, B, C, D. Allgemeine Abfertigungsvorschriften. Anleitung zur Beheizung der Personenwagen mittelst Dampf. Instruktion über die Behandlung der Gasbeleuchtung bei den Personenwagen. Anleitung über die erste Hilfeleistung bei Unfällen auf Eisenbahnen vor Ankunft eines Arztes. Z Bestimmungen über die zulässige Maximalbelastung der Züge. Z Graphischer Fahrplan der jeweiligen Fahrordnung Blatt I—VIII auf 4 Bogen. Fahrdienstbuch der jeweiligen Fahrordnung. Z Eisenbahncoursbuch der jeweiligen Fahrordnung. Transportdienstbuch der jeweiligen Fahrordnung. Conducteurdiensteintheilung der jeweiligen Fahrordnung. Dienstanweisung über das Uebergabs- und Uebernahmsverfahren. Dienstanweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes. Z Bestimmungen über die Zusammenstellung der Güterzüge. Z Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen. Z Dienstanweisung,

Die Diensteseinweisung des Militäranwärters hätte in folgender Weise zu geschehen: Der Militäranwärter ist zunächst anzuhalten, sich mit den allgemeinen Dienstesvorschriften, der Fahrdienstinstruktion, der Signalordnung und mit der Betriebsordnung vertraut zu machen und ist ihm hiebei durch Erläuterung der Instruktionen und durch praktische Beispiele an die Hand zu gehen.

Gleichzeitig ist der Militäranwärter einem verlässigen Bediensteten (Stationsdiener, Stationswärter) zur Dienstesbeihilfe zuzutheilen, damit er den Rangir-, Packer- und Perrondienst in allen Theilen kennen lernt. Hiebei ist namentlich darauf zu achten, daß der Militäranwärter bei den Rangirbewegungen, beim Zugzusammenstellen, bei der Annahme und Abgabe von Gütern, bei dem Ein- und Ausladen, Um- und Zurechtladen der Güter, bei der Zugs-Uebergabe und Uebernahme, beim Verwiegen der Güter auf der Dezimal- und Centesimal-Waage, beim Plombiren und Bezetteln der Wagen mitverwendet wird.

Im dritten Monate der Beschäftigung ist der Militäranwärter auch mit der Behandlung des Reisegepäckes, mit dem Fahrkartenwesen, mit der Ausfertigung der Uebergabsscheine bekannt zu machen und zum Studium der Verkehrs-Ordnung Heft A anzuhalten.

Die letzten 3 Wochen der informatorischen Beschäftigung sind auch hauptsächlich dazu zu verwenden, um zu erproben, ob der Militäranwärter im Packer-, Rangir- und Perrondienst selbständig verwendbar ist.

Der Militäranwärter ist deßhalb zur selbständigen Dienstleistung heranzuziehen, er darf jedoch nur unter Aufsicht und

---

betreffend die Benützung der Güterwagen. Z Dienstanweisung für das Verfahren bei Beschädigungen von Wagen. Zusammenstellung der Rangirpfiffsignale in den centr. Stationen. Auszug aus der Kundmachung IV. Z Dienstanweisung für die Reinigung und Desinfektion der Güterwagen. Vorschriften über die Anwendung der Knallsignale. Z Uebersicht der Bahnwärterposten. Vorschriften für den Gebrauch der elektrischen Läutwerke. Z Anweisung für das Verhalten bei Schneeverwehungen. Allgemeine Dienstanweisung über die Handhabung und Instandhaltung der Centralweichenvorrichtung. Z Uebereinkommen, betreffend die Aus- und Abrüstung der Wagen zu Militärtransporten. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns. Z Uebersicht der verschiedenen Wagengattungen. Z Belastung der Güterzüge sowie Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen für Personen- und Güterzüge für die jeweilige Fahrordnung. Dienstbefehl Nr. 87 v. J. 1893. Verhaltungsmaßregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankten während der Eisenbahnfahrt. Zusammenstellung der auf den Strecken der bayr. Staatseisenbahnen zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen (Haupt- und Nebenbahnen). Dienstanweisung, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf den k. b. Staatseisenbahnen. Außerdem sind noch die von den einzelnen Oberbahnämtern für spezielle Verhältnisse erlassenen Bestimmungen (Signal- und *Centralanlagen* einzelner Stationen u. s. w.) den Instruktionen beizulegen.

Verantwortung des betr. Stationsmeisters bezw. Stationsdieners den Dienst versehen.

Vierzehn Tage vor Beendigung der dreimonatlichen informatorischen Beschäftigung ist Qualifikationsbericht über das dienstliche wie außerdienstliche Verhalten des Militäranwärters an das k. Oberbahnamt zu erstatten; in diesem Berichte ist sich rückhaltlos darüber zu äußern, ob der Militäranwärter nun soweit in den Perron-, Packer- und Rangirdienst eingeführt ist, daß dessen Ueberführung in die Probedienstleistung befürwortet werden kann und ob derselbe nach seiner Anstelligkeit und nach seinen Umgangsformen sich zum Fahrdienste qualifizirt. Ein solcher Qualifikationsbericht könnte beispielsweise lauten:

„Der mit hoher Verfügung Nr. 58119 vom 19. Juli 1894 zur informatorischen Beschäftigung zugetheilte Militäranwärter Georg Treutlein ist nunmehr im Perron-, Packer- und Rangirdienst unterwiesen.

2c. Treutlein ist ein sehr williger, fleißiger und geschäftsgewandter Bediensteter; dessen dienstliches und außerdienstliches Verhalten ist lobenswerth, so daß seine Ueberführung in die Probedienstleistung befürwortet werden kann.

Treutlein ist anstellig, hat ein manierliches und gesetztes Auftreten und erscheint deshalb zum Fahrdienst unbedingt qualifizirt."

Mit Rücksicht auf die große Zahl von Militäranwärtern, welche alljährlich in den Dienst der k. b. Verkehrsanstalten treten, dürfte es angezeigt erscheinen, das Dienstverhältniß dieser Personen etwas eingehender zu schildern und werden deßhalb nachstehend die wichtigsten Bestimmungen über die Aufnahme, Verwendung, Anstellung und Entlassung der Militäranwärter und vorzugsberechtigten Gendarmen bei den k. b. Staatseisenbahnen mitgetheilt.

## A. Militäranwärter

**Militäranwärter** ist jeder Inhaber des Civilversorgungsscheines.

Der Civilversorgungsschein wird denjenigen Personen, welchen ein Anspruch auf denselben nach den Bestimmungen des Militärpensionsgesetzes vom 27. Juni 1871 (Reichsgesetzblatt S. 275 und der Novelle vom 4. April 1874, Reichsgesetzblatt S. 25) zusteht, ertheilt.*

* **Militärpensionsgesetz vom 27. Juni 1871.** § 58. Die zur Klasse der Unteroffiziere und Gemeinen gehörenden Personen des Soldatenstandes haben Anspruch auf Invalidenversorgung, wenn sie durch Dienstbeschädigung oder nach einer Dienstzeit von mindestens 8 Jahren invalide geworden sind. Haben dieselben 18 Jahre oder länger aktiv gedient, so ist zur Begründung ihres Versorgungsanspruches der Nachweis der Invalidität nicht erforderlich. — § 75. Die als versorgungsberechtigt anerkannten Invaliden erhalten, wenn sie sich gut geführt haben, einen Civilversorgungsschein. Die

Der Civilversorgungsschein ist verwirkt, wenn gegen den Inhaber auf eine Strafe erkannt worden ist, welche die dauernde Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter von Rechtswegen zur Folge hat.

Lautet das rechtskräftige Erkenntniß nur auf zeitige Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter, oder auf eine Strafe, welche die zeitige Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter zur Folge hat, so wird der Civilversorgungsschein nach Ablauf der Zeit, auf welche sich die Wirkung des Erkenntnisses erstreckt, zurückgegeben, zuvor jedoch von der Militärbehörde (§ 25) mit einem, den wesentlichen Inhalt des Erkenntnisses wiedergebenden Vermerk versehen. Die Anstellung des Inhabers in einer den Militäranwärtern vorbehaltenen Stelle ist lediglich dem freien Ermessen der betheiligten Behörden überlassen.

Der Civilversorgungsschein erlischt, sobald der Inhaber aus dem Civildienste mit Pension in den Ruhestand tritt. Eine Rückgabe des Civilversorgungsscheines findet in diesem Falle nicht statt. (§§ 26 u. 28 der Grundsätze 2c. S. 722 u. 723 des Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 66 vom Jahre 1885.) Auch können die den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen unter Anderem auch noch solchen ehemaligen Militärpersonen verliehen werden, welchen der Civilversorgungsschein lediglich um deswillen versagt worden ist, weil sie sich nicht fortgesetzt gut geführt haben.

Diese erhalten von der zuständigen Militärbehörde nur eine diesbezügliche Bescheinigung, daß ihnen eine für Militäranwärter vorbehaltene Stelle übertragen werden kann. (Ziff. 5 § 10 S. 716 des Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 66 vom Jahre 1885.)

Den Gesuchen um Bewerbung von Stellen, welche den Militäranwärtern vorbehalten sind, sind im Allgemeinen nachstehend aufgeführte Belege beizufügen:

1. Den Gesuchen der im aktiven Militär- oder Gendarmeriedienste befindlichen Militäranwärter ist beizulegen:

a) Civilversorgungsschein (bezw. Stellen-Uebertragungsbescheinigung),

---

Ganz-Invaliden erhalten diesen Schein neben der Pension; den Halb-Invaliden wird derselbe nach ihrer Wahl an Stelle der Pension verliehen, jedoch nur dann, wenn sie mindestens 12 Jahre gedient haben.

Novelle vom 4. April 1874. § 10. Unteroffiziere, welche nicht als Invaliden versorgungsberechtigt sind, erlangen durch 12jährigen aktiven Dienst bei fortgesetzt guter Führung den Anspruch auf den Civilversorgungsschein (§§ 58 u. 75 des Gesetzes v. 27. Juni 1871). Unteroffiziere des Beurlaubtenstandes erwerben Anspruch auf Invalidenversorgung nicht auf Grund der *Dienstzeit, sondern* nur durch eine im Militärdienste erlittene Dienstbeschädigung.

b) das Nationale, in welchem die Zeit, während welcher der Bewerber etwa nicht im aktiven Dienst stand, ersichtlich zu machen ist,
c) das Führungsattest,
d) ein militärärztliches Attest,
e) eine vom Bewerber selbst geschriebene kurze Darstellung seines Lebenslaufes mit Beglaubigung der eigenhändigen Schrift.

2. Den Gesuchen der aus dem aktiven Dienste ausgeschiedenen Militäranwärter ist beizulegen:
a) Der Civilversorgungsschein,
b) der Militärpaß, bezw. Entlassungsschein,
c) das Führungsattest,
d) ein amtsärztliches Attest über die körperliche Tauglichkeit für die betreffende Stelle,
e) eine vom Bewerber selbst geschriebene kurze Darstellung seines Lebenslaufes mit Beglaubigung der eigenhändigen Schrift,
f) amtlicher Nachweis über die Lebens- und Erwerbsverhältnisse, insbesondere den Familienstand und Leumund des Bewerbers.

(§ 12 der Grundsätze bezw. der Ausführungsbestimmungen hiezu S. 717 u. S. 746 des Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 66 vom Jahre 1885.)*

Wird ein Militäranwärter auf eine erledigte Stelle zugewiesen, so kommt Folgendes in Betracht:

Insoweit in den Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der k. b. Staatseisenbahnen (Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 67 vom 31. Dezember 1885) den Bewerbern weitergehendere Nachweise obliegen, als an sich von Militäranwärtern in den Ausführungsbestimmungen zu § 12 der Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen (Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 66 vom 30. Dezember 1885 S. 746 u. 747) und zwar unter Ziff. 2 A u. B gefordert werden, haben die Militäranwärter auch diese weitergehenden Nachweise, wie z. B. wegen der Cautionsstellung, beizubringen.

Insbesondere haben sich demnach auch die Militäranwärter der Feststellung der körperlichen Tauglichkeit vor der ersten Aufnahme sowohl als auch vor der Anstellung in gleicher Weise zu unterziehen wie die Civilbewerber, wie überhaupt sowohl zur Anstellung als zur Beförderung von Militäranwärtern

---

* Alle bezüglichen Gesuche sind bei der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München einzureichen.

und Civilanwärtern die gleiche dienstliche und außerdienstliche Qualifikation gefordert wird.

(Verordn.-Bl. Nr. 66 vom 30. Dezember 1885 S. 718 § 14, S. 721 § 22 Abs. 3, dann S. 754 Ziff. 8 Abs. 3.)

Im Einzelnen ist gemäß G. D. E. Nr. 3380 vom 30. Januar 1886 Folgendes zu beachten:

Die von der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen einem Oberbahnamte zugewiesenen Militäranwärter sind von dem betreffenden Oberbahnamte, und zwar die im aktiven Militärdienste stehenden Militärbewerber durch Vermittlung der zuständigen Militärbehörde, die nicht mehr im aktiven Dienste stehenden Pensionisten ꝛc. unmittelbar, zunächst zur informatorischen Beschäftigung*, soweit eine solche vorgeschrieben ist und an welche sich die etwa vorgeschriebene Probedienstleistung in der Regel unmittelbar anzuschließen hat, einzuberufen und zu verpflichten.

Während der informatorischen Beschäftigung und der Probedienstleistung kann der Militäranwärter jederzeit freiwillig zurücktreten, aber auch vom Oberbahnamte im Falle nicht ausreichender körperlicher Tauglichkeit, nicht angemessener Führung, ungenügender Qualifikation, ferner nach Ablegung der Probedienstleistung wegen Nichtbestehens der Anstellungsprüfung entlassen werden.

Eine wiederholte Commandirung zur informatorischen Beschäftigung in demselben Dienstesszweige ist unzulässig.

Ein wiederholtes Commando zur Probedienstleistung in demselben Dienstesszweige ist nur dann zulässig, wenn der Militäranwärter von einer früheren derartigen Beschäftigung vor deren Beendigung zurückgetreten bezw. entlassen ist, oder nach Beendigung einer solchen die Qualifikation für die betreffende Stelle nicht erworben, bezw. die Anstellungsprüfung nicht bestanden hat. (Verordn. u. Anz.-Bl. Nr. 66 vom Jahre 1885 S. 754.)

Es ist strengstens darauf zu achten, daß nur solche Militäranwärter in der informatorischen Beschäftigung bezw. in der Probedienstleistung belassen werden, welche sich strebsam und tüchtig in jeder Richtung erweisen und erwarten lassen, daß sie die Prüfung nach Ablegung der Probedienstleistung bestehen werden.

* Die informatorische Beschäftigung von Militäranwärtern umfaßt nicht 90 Tage (= 3 Monate), sondern ist von Monatsdatum zu Monatsdatum zu berechnen, ohne Rücksicht auf die Zahl der Tage jedes einzelnen Monats. Beispielsweise ist ein am 4. Mai in die informatorische Beschäftigung eingetretener Militäranwärter am darauffolgenden 4. August in die Probedienstleistung überzuführen. (G. D. E. vom 18. April 1887 Nr. 22750.)

Hinsichtlich der Ausbildung, der Bezüge und der sonstigen Verhältnisse der Militäranwärter während der Vorübungszeit sind folgende nähere Bestimmungen getroffen:

## I. Ausbildung der Militäranwärter.

1. Stationsdiener im Rangir- oder Güterdienst.

Die einjährige Vorübung erfolgt auf jener Station, bei welcher sich die erledigte Stationsdienerstelle befindet und auf welcher die seinerzeitige Anstellung erfolgen soll.

Während der informatorischen Beschäftigung ist der Militäranwärter in den Funktionen eines Rangir- oder Güterdiensttaglöhners auszubilden, bis er zur selbstständigen Dienstleistung fähig ist, was nach Umfluß der informatorischen Beschäftigung gefordert wird.

2 Stationsdiener im Portier- und Perrondienst, dann Bureaudienergehilfen.

Bei angemessener Belehrung seitens des unmittelbaren Vorgesetzten und bei entsprechender Unterstützung seitens der Dienstgenossen wird der Militäranwärter in der Regel sofort, mindestens aber nach Ablauf der dreimonatlichen informatorischen Beschäftigung, in der Lage sein, den ihn treffenden Obliegenheiten im Wesentlichen nachzukommen.

3. Stationsdiener im Fahrdienste (Hilfsconducteure).

Sechs Wochen informatorische Beschäftigung im Güterlade-, Uebergabs- und Uebernahmsdienst, sechs Wochen informatorische Beschäftigung im Rangirdienste, neunmonatliche Verwendung im Stations- und Zugbegleitungsdienste.

Die informatorische Beschäftigung kann auch auf einer anderen Station zurückgelegt werden, als die Probedienstzeit. Während der neunmonatlichen Probedienstzeit ist, soweit möglich, außer der Erlernung des Conducteurdienstes auch die Unterweisung im Stationsdienste (namentlich in den Wintermonaten bei bestehender Ueberzahl von Conducteuren) festzusetzen.

Hiezu wird auf Grund der Generaldirektions-Entschl. vom 5. Februar 1890 Nr. 9594 I erläuternd bemerkt, daß die Auswahl der Stationen, auf welchen die informatorische Beschäftigung von den Anwärtern für den Fahrdienst geleistet werden soll, von den Oberbahnämtern nach eigenem Ermessen zu treffen ist.

Es sind hiezu nur solche Dienstorte zu wählen, auf denen es den Lernenden auch wirklich möglich ist, innerhalb der vorgesehenen kurzen Frist jene Fertigkeit in der praktischen Ausübung des Stationsdienstes sich anzueignen, welche ihnen bei der späteren Wahrnehmung des Conducteurdienstes unerläßlich ist.

Insoweit die Vorbereitung im Rangirdienste bei diesen Anwärtern in Frage kommt, ist von der Zuweisung derselben nach Stationen mit ausgedehnten Verkehrsverhältnissen abzusehen, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß die Militäranwärter infolge ihres vorgeschrittenen Lebensalters beim Zugange in einem schwierigen Rangirdienste auch bei längerer Uebung nicht mit Erfolg sich einzuleben vermögen.

Ein Ueberblick über das Rangirgeschäft neben der Kenntniß der zu beobachtenden Einzelnheiten wird vielmehr in beschränkter Frist am sichersten auf Bahnknotenpunkten mit geringerem Zugs- und Wagenverkehr gewonnen werden können.

Hierauf ist bei der Zutheilung der Anwärter auf Hilfsconducteurstellen zur informatorischen Beschäftigung im Rangirdienste Rücksicht zu nehmen und in analoger Weise beziehentlich ihrer Einführung in die verschiedenen Zweige des Güterdienstes zu verfahren.

Auch dürfte es sich als zweckmäßig erweisen, die Betheiligten gelegentlich der Einberufung auf den voraussichtlichen Wechsel in den Dienstorten während der Vorbereitungszeit aufmerksam zu machen.

Ebenso ist den Anwärtern auf Hilfsconducteurstellen im Verlaufe der Vorübung nicht nur faßliche Unterweisung, sondern auch die zulässige und nothwendige Unterstützung durch die Stationsbeamten und Mitbediensteten zu Theil werden zu lassen.

### 4. Wagenwärtergehilfen.

3 Monate informatorische Beschäftigung in einer Staatsbahnwerkstätte.

9 Monate Probedienstleistung als Hilfsbremser bei Güter- und Personenzügen.

Die Probedienstzeit wird auf derjenigen Stelle zurückgelegt, auf welcher die Anstellung erfolgen soll.

### 5. Lokomotivheizer (gewöhnliche).

3 Monate informatorische Beschäftigung als Maschinenhaustaglöhner und im Heizerdienste.

9 Monate Verwendung als Hilfsheizer. Bezüglich der Ablegung der Probedienstzeit wie oben bei 4.

### 6. Bahnwärter.

3 Monate informatorische Beschäftigung und 1 Monat Probedienstleistung bei der Instandhaltung bezw. der Erneuerung des Oberbaues.

2 Monate Probedienstleistung im Bahnbewachungs- und Signaldienste, letztere auf dem Posten, für welche die Anstellung in Aussicht genommen ist.

7. Wechselwärter und Vorarbeiter im Bahnunterhaltungsdienste.

Die Vorübung der Bahnwärter und zweimonatliche Probedienstleistung als Wechselwärter.

8. Bahnmeister.

3 Monate informatorische Beschäftigung im Bahnmeisterdienste bei einem Bahnmeister am Sitze eines Staatsbahningenieurs.

Neunmonatliche Probedienstleistung auf der Stelle, auf welcher die Anstellung erfolgen soll.

9. Stationswärter.

3 Monate informatorische Beschäftigung und 3 Monate Probedienstleistung im Stationsdienste auf dem Posten, auf welchem die Anstellung erfolgen soll.

Hat sich der Militäranwärter während der informatorischen Beschäftigung und der Probedienstzeit bewährt und die Anstellungsprüfung bestanden, so ist er mit Ablauf der Probedienstzeit anzustellen bezw. zur Funktion zu berufen.

## II. Bezüge der Militäranwärter.

1. Militäranwärter für nicht statusmäßige (Diätar- und Taglohn-) Stellen (Wagenaufschreiber, Kartencopisten, Autographiedrucker) haben keine informatorische Beschäftigung zurückzulegen, sondern treten sofort in Probedienstleistung, während welcher sie die mit der betreffenden Stelle verbundenen Bezüge unverkürzt zu erhalten haben.

2. Militäranwärter für statusmäßige Stellen erhalten während der 3monatlichen informatorischen Beschäftigung kein Civildiensteinkommen.

Nach dem Ablauf der informatorischen Beschäftigung tritt der Militäranwärter, falls er für genügend qualificirt erachtet wird, in Probedienstleistung als Stellenanwärter und hat als solcher bis zum Ende der Vorübungszeit Anspruch auf $^{3}/_{4}$ des mit dem betreffenden Posten verbundenen Stelleneinkommens, welches die statusmäßigen Bezüge an Gehalt und Gehaltszulage für die niederste Gehaltsklasse umfaßt.

Die Verabfolgung anderer Bezüge, als Fahr- und Ausbleibegelder, Holzgeld und Dienstgrundentschädigung, Zulagen im Rangir- und Packerdienste, Bahnbegehungsgebühren, Nachtdienst- bezw.

Bahnhofs- und sonstige persönliche Zulagen (Bahnwärter) bleibt davon abhängig, daß der Stellenanwärter einen Diensteposten, mit welchem derartige Bezüge verbunden sind, während der Probedienstzeit wirklich und selbstständig versieht.

In diesem Falle kommen solche Funktionsnebenbezüge dem Stellenanwärter unverkürzt zu.

3. Die Bezüge der zur Probedienstleistung gelangten Militäranwärter um Taglohn- und statusmäßige Stellen werden denselben von den Oberbahnämtern in eigener Zuständigkeit angewiesen und hiebei die auf $^3/_4$ des Stelleneinkommens für die niederste Gehaltsklasse festgesetzten Beträge auf den ruhenden Gehalt der erledigten, dem Militäranwärter vorbehaltenen Stelle verausgabt.

## III. Dienstwohnungsgenuß der Militäranwärter.

Wird dem in Vorübung stehenden Militäranwärter eine Dienstwohnung zugewiesen, so hat derselbe einen Miethzins zu entrichten, welcher von Militäranwärtern auf Diätar- und Taglöhnerstellen in dem für diese Kategorie allgemein festgesetzten Betrag zu erheben ist, während Militäranwärter in statusmäßigen Stellen:

a) während der informatorischen Beschäftigung den vollen Betrag der für die betreffende Stelle in § 13 der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1894 festgesetzten Gehaltszulage;

b) nach dem Uebertritt in die Probedienstleistung (mit $^3/_4$ des Stelleneinkommens) $^1/_4$ der sub lit. a bezeichneten Gehaltszulage.

## IV. Unterbrechung der Vorübung der Militäranwärter.

(Erkrankung.)

Erleidet die Vorübung des Militäranwärters durch Erkrankung oder aus anderen Gründen eine Unterbrechung, so bleibt diese bis zu 14 Tagen ohne Einfluß auf die Dauer der Vorübungszeit, bei einer länger dauernden Unterbrechung wird vom Tage des Beginnes derselben die Vorübungszeit als unterbrochen angesehen und deshalb die Probezeit entsprechend verlängert.

(Vergl. Ziff. 23 der Bestimmungen über die Commandirung der Militäranwärter, V. O. Bl. Nr. 66 vom 30. Dez. 1885 S. 757.)

Wegen Einziehung der Bezüge auf Erkrankungsdauer siehe Ziff. V letzten Absatz.

## V. Krankenversicherung der Militäranwärter.

a) Militäranwärter des aktiven Militärdienstes, welche zur Vorübung von ihrem Truppentheil abcommandirt werden, sind für die ganze Dauer der Vorübungszeit von der Krankenversicherung ausgeschlossen, weil sie zu den Personen des Soldatenstandes zählen.

(Vergl. § 15 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. Mai 1885, die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung betreffend.)

b) Militäranwärter, welche dem aktiven Militärdienste nicht mehr angehören, sind hinsichtlich der Berechtigung und Verpflichtung zur Krankenversicherung den Civilbewerbern gleich zu halten, demnach:

- nicht zu versichern, solange sie ohne Bezug sind (informatorische Beschäftigung);
- versicherungspflichtig, solange sie in Taggeld oder Taglohnbezug stehen, und
- von der Versicherung ausgeschlossen, wenn sie in einen Monatsbezug oder in den Bezug von 3/4 des Stelleneinkommens getreten sind

Hiezu wird erläuternd bemerkt, daß nach Generaldirektions-Entschließung Nr. 38170[I] vom 2. Juli 1889 den in Probedienstleistung mit 3/4 des Stelleneinkommens stehenden Militäranwärtern, welche nicht mehr Personen des Soldatenstandes sind, der Fortbezug von 3/4 des Stelleneinkommens im Falle der Erkrankung auf 13 Wochen zugestanden erscheint, da andernfalls die gedachten Anwärter nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen § 1 Ziff. 1 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 und § 15 Abs. 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 „als von der Krankenversicherung ausgeschlossen“ hätten bezeichnet werden können.

Anders verhält es sich bei den in Probedienstleistung stehenden Militäranwärtern, welche noch Personen des Soldatenstandes sind und gemäß § 20 der Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern (Verordnungsblatt 1885 Seite 720) durch ihre vorgesetzte Militärbehörde abcommandirt sind. Bei diesen ist eine Fortbezahlung der drei Viertheile des Stelleneinkommens nicht erforderlich, um sie gleichfalls von der Krankenversicherungspflicht zu befreien. Denn dieselben sind als „Personen des Soldatenstandes“ kraft des Gesetzes § 15 Abs. 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 von der Krankenversicherung ausgeschlossen, wohl deßhalb, weil ihnen für den Erkrankungsfall bereits von der Militärverwaltung ausreichende Hilfe zukommt.

Im letzteren Falle sind also auf Erkrankungsdauer die eingewiesenen Bezüge einzuziehen.

## VI. Unfallversicherung der Militäranwärter.

Militäranwärter, welche nicht mehr Personen des Soldatenstandes sind, also Pensionisten ꝛc., sind während der Dauer der informatorischen Beschäftigung nicht krankenversicherungspflichtig, cf. Ziff. V.

Dagegen sind dieselben unfallversicherungspflichtig.

Gemäß § 5 Abs. 10 des Unfallversicherungsgesetzes haben dieselben bei Betriebsunfällen Krankengeld und Krankengeldmehrbetrag für die ersten 13 Wochen von der Eisenbahnverwaltung als Betriebsunternehmer zu erhalten.

Von der 14. Woche ab erhalten sie die Unfallentschädigung gemäß § 5 u. ff. l. c.

Wegen Berechnung des Krankengeldes und der Unfallentschädigung cf. § 3 Abs. 3 l. c.

Bezüglich der Anwendbarkeit des Reichsunfallversicherungsgesetzes bei Unfällen von Militäranwärtern in Probedienstleistung ist zu unterscheiden, ob der betreffende Militäranwärter noch „Person des Soldatenstandes“ ist oder nicht, d. h. ob derselbe vom aktiven Militärdienst, bezw. von der Gendarmerie blos abcommandirt, bezw. beurlaubt, oder aber ausgeschieden ist. Ersteren Falles ist die Anwendung des Unfallversicherungsgesetzes durch § 4 des Gesetzes über Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885 ausgeschlossen. Letzteren Falles dagegen findet, soferne der Militäranwärter in einem versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt ist, da er in diesem Betriebe weder festen Gehalt und Pensionsanspruch, noch ein Einkommen über 2000 ℳ hat, das Unfallversicherungsgesetz Anwendung In solchen Fällen ist die Anzeige mit gelbem Formulare an die Untersuchungsbehörde zu erstatten. Unfälle solcher Militäranwärter, welche nach dem Ebenbemerkten von der Unfallversicherung ausgeschlossen sind, sind somit auf bestimmtem Formulare nicht zu melden, wohl aber ist darüber mit thunlichster Beschleunigung berichtliche Anzeige an das vorgesetzte Oberbahnamt zu erstatten. (Generaldirektions-Entschließung Nr. 26159 I vom 31. Mai 1889.)

## VII. Verehelichung der Militäranwärter.

Verehelichungsgesuche von in Probedienstleistung stehenden Militäranwärtern, welche aus dem aktiven Militär- oder Gendarmerieverbande durch Beabschiedung oder Pensionirung bereits ausgeschieden sind, sind *seitens der* Anstellungsbehörden nach Maßgabe der Ministerial-

bekanntmachung vom 20. August 1868 „die Verehelichung der Staatsdienstadspiranten ꝛc. betreffend" (Reg.-Bl. Nr. 57) zu behandeln. In Probedienstleistung befindliche Militäranwärter, welche aus dem aktiven Militär- oder Gendarmerieverbande noch nicht endgiltig ausgeschieden sind, können von den Anstellungsbehörden mit ihren Verehelichungsgesuchen entweder unmittelbar an ihre Truppentheile oder Gendarmeriecommandos verwiesen werden, oder haben doch vor Ertheilung der Verehelichungsbewilligung von Seiten der Anstellungsbehörden die erforderliche Genehmigung ihres Militär- oder Gendarmeriecommandos zur Verehelichung beizubringen. Generaldirektions-Entschließung Nr. 86655[1] vom 2. September 1891.

## VIII. Cautionspflicht der Militäranwärter im Fahrdienste.

Nachdem die Militäranwärter bis jetzt nicht unter dasjenige Personal eingereiht worden sind, welches nach Generaldirektions-Entschließung Nr. 902 vom 10. Januar 1877 (Verordnungsblatt 5 von 1877) cautionspflichtig erscheint, dürfte von einer Vercautionirung von Militäranwärtern im Fahrdienste während der Vorübungszeit, d. h. bis zur statusmäßigen Anstellung, Umgang zu nehmen sein, zumal nach Maßgabe der Aufnahmsbestimmungen vom 22. November 1885, Verordnungsblatt 67 Jahrgang 1885 auf S. 847 unter Ziff. 16, die Bestellung einer Amtsbürgschaft nicht vorgeschrieben ist.

## IX. Freifahrts- und Umzugslegitimationen der Militäranwärter.

Zur informatorischen Beschäftigung einberufenen Militäranwärtern wird zum Dienstesantritte für die bayerischen Staatseisenbahnstrecken und für Strecken bestimmter fremder Eisenbahnverwaltungen freie Fahrt für ihre eigene Person einschließlich 25 kg Freigepäck gewährt und dementsprechender Freifahrtsvorweis zugesandt.

Freifahrt für Familienangehörige und Freitransport des Hausrathes kann jedoch erst nach Ablauf der informatorischen Beschäftigung bezw. nach erlangter Qualifikation als sogenannter Stellenanwärter bewilligt werden und zwar nur für die Strecken der k. b. Staatseisenbahnen. Auch im Falle des Ausscheidens aus dem Dienstverhältnisse kann Stellenanwärtern, unter Voraussetzung des Bestehens berücksichtigungswerther persönlicher oder dienstlicher Verhältnisse, freie Fahrt für ihre Person und Familie, sowie taxfreier Transport des Hausrathes nach dem künftigen Stations- bezw. Wohnort gewährt werden. Die Ertheilung der Genehmigung hiezu hat sich jedoch die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen vorbehalten.

(Generaldirektions-Entschließung Nr. 105507 a I vom 18. Dezember 1889, Nr. 40102 I vom 28. April 1891 und Nr. 31605 I vom 26. März 1893.)

## X. Versetzung, Entlassung und Austritt der Militäranwärter.

Militäranwärter, welche in Vorübung stehen, müssen auf demjenigen Posten, für welchen sie zugewiesen sind, bis zum Einrücken in die etatsmäßige Stellung verbleiben, können deßhalb während der ganzen Vorübung (informatorische Beschäftigung und Probedienstleistung) nicht versetzt und sollen auch nach der Anstellung thunlichst auf diesem Posten belassen werden.* Hiedurch wird der Vortheil erreicht, daß der Dienstesvorstand, welcher weiß, daß ihm der zugewiesene Militäranwärter verbleibt, ein unmittelbares Interesse an der Ausbildung und Ueberwachung desselben gewinnt und sich angelegen sein lassen wird, die Entlassung des Anwärters aus der Vorübung zu beantragen, sobald feststeht, daß derselbe sich nicht genügend qualificirt.

Falls sich Militäranwärter während der informatorischen Beschäftigung für den Dienstzweig oder Posten, für welchen sie zugewiesen sind, nicht bewähren, erscheint es nicht zuläßig, dieselben in einen anderen Dienstzweig oder Posten überzuführen, um ihnen den Wiederaustritt aus der Vorübung zu ersparen. Es ist deßhalb nicht nur im Interesse der Verwaltung, sondern auch im Interesse der Militäranwärter selbst dringendst nothwendig, daß möglichst bald nach dem Eintritte in die informatorische Beschäftigung ein Urtheil darüber gefällt werde, ob sich der Einberufene die Qualifikation für die betreffende Bedienstung innerhalb der dreimonatlichen informatorischen Beschäftigung überhaupt erwerben werde oder nicht; ist das Ergebniß verneinend, so wird die Entlassung aus der Vorübung einem Wunsche des Anwärters selbst entgegenkommen, welchen derselbe lediglich in der Furcht, sich zu schädigen, nicht selbst ausspricht oder auch in der falschen Hoffnung verschweigt, daß er, weil einmal einberufen — in einen anderen Dienstzweig werde übergeführt werden, wenn er sein Unvermögen, in dem bisherigen Ersprießliches zu leisten, nicht selbst zugestanden habe.

Die in einem bestimmten Dienstzweige zurückgelegte informatorische Beschäftigung oder Probedienstleistung wird dem Miliäranwärter bei Einberufung für e i n e n  a n d e r e n  D i e n s t z w e i g  n i c h t gutgerechnet, vielmehr muß das Vorübungsjahr in der neuen Bedienstung wieder neu begonnen werden. Es bleibt beispielsweise die im Rangirdienste zugebrachte Vorübungszeit für die Vorübung im Packerdienste außer Betracht. Durch die Ein-

* Die hinsichtlich der Anwärter für Hilfsconducteurstellen bestehende Ausnahme *siehe* Seite 119 und 120.

führung der Vorübungszeit, sowie die Anstellungsprüfung ist der Eisenbahnverwaltung ausreichende Handhabe geboten, um alle Militäranwärter, welche sich nicht vorzüglich bewähren, von der Aufnahme in den Eisenbahndienst auszuschließen und nur die Tüchtigsten in Verwendung zu behalten und zur Anstellung zuzulassen. Freiwillig austreten kann der Militäranwärter zu jeder Zeit. Erfolgt das Ausscheiden aus der Stelle unfreiwillig, so ist dies in dem Civilversorgungsschein zu vermerken, bevor dessen Rückgabe erfolgt.

Hat die unfreiwillige Entlassung eines Militäranwärters infolge einer den Mangel an ehrliebender Gesinnung verrathenden Handlung oder wegen fortgesetzt schlechter Dienstführung stattgefunden, so sind die Behörden zur Berücksichtigung des Anstellungsgesuches nicht mehr verpflichtet. (§ 27 der Grundsätze. Seite 723 des Verord.-Bl. v. 1885.) Erfolgt das Ausscheiden aus der Stelle freiwillig, aber ohne Pension, so ist dies gleichfalls im Civilversorgungsschein zu vermerken, bevor dessen Rückgabe erfolgt. Im Falle des freiwilligen Rücktrittes ohne Pension oder dieser gleich zu achtenden Sustentation ꝛc. können Militäranwärter ihre Aufnahme von neuem verlangen (§ 28 der Grundsätze und Ausführungsbestimmungen zu § 13 Seite 723 und 747 des Verord Blattes 66 von 1885).

## B. Vorzugsberechtigte Gendarmen.

Verord.- und Anzeigeblatt 47 vom 7. September 1889. Gesetz- und Verordnungsblatt von 1889 Seite 431. Generaldirektions-Entschließung Nr. 80731 a I vom 18. VIII. 1890; Generaldirektions-Entschließung Nr. 12601 I vom 27. V. 1892.

Vorzugsberechtigt sind alle jene nicht civilversorgungsberechtigten Gendarmerieangehörigen, welche mindestens 9 Jahre lang in der Gendarmerie mit fortgesetzt guter Führung gedient haben, oder welche durch Dienstbeschädigung, oder nach einer Dienstzeit in der Gendarmerie von 5 Jahren invalide geworden sind. Den vorzugsberechtigten Gendarmen wird der Ausweis ihrer Vorzugsberechtigung mittelst Vermerks im Militärpasse durch das k. Gendarmeriecorpscommando ertheilt.

Hinsichtlich der Bewerbung, der Probedienstzeit, des Nachweises der Qualifikation u. dgl. haben innerhalb des Bereiches der k. b. Verkehrsanstalten die **für Civilbewerber** bestehenden Bestimmungen unverändert auch auf die vorzugsberechtigten Gendarmen Anwendung zu finden.

Die Würdigung der Aufnahmsgesuche von vorzugsberechtigten Gendarmerieangehörigen behält sich die Generaldirektion vor und sind daher die bei den äußeren Dienstesstellen etwa einlaufenden Gesuche sofort dahin einzusenden. Die Zuweisung der als tauglich

befundenen Bewerber wird durch das Personalbureau bewirkt und erfolgt — ausnahmlich der Bewerber um die Stellen der Wagenwärtergehilfen und der Bahnmeister, deren Erlangung seitens der Civilbewerber eine mehrjährige Beschäftigung im Staatsbahnwerkstätte- bezw. Bahnunterhaltungsdienste zur Voraussetzung hat — nur auf bereits erledigte und für Bewerber offen gemeldete Stellen. Die Bewerber um Wagenwärtergehilfen- und Bahnmeisterstellen werden nach Anbringung der Bewerbung für die thunlichst baldige Aufnahme zur Beschäftigung in eine Betriebswerkstätte bezw. im Bezirke eines Staatsbahningenieurs namhaft gemacht. Eine Veröffentlichung der den vorzugsberechtigten Gendarmerieangehörigen vorzubehaltenden Stellen in einer Vakanzenliste findet nicht statt. Die bahnärztliche Feststellung der körperlichen Tauglichkeit der zugewiesenen vorzugsberechtigten Gendarmerieangehörigen, wie ihre Einberufung, ist, solange dieselben noch im aktiven Dienstverhältnisse stehen, durch Vermittlung der zuständigen Gendarmeriecompagnie zu bewirken. Vor der Einberufung der aus dem aktiven Dienste bereits ausgeschiedenen Gendarmen ist sich auch insbesondere bezüglich deren Leumundsverhältnisse zu vergewissern und zu berichten, wenn diese zu Bedenken Anlaß geben sollten. (Strafregisterauszug siehe Seite 106.) Bei Beginn der Vorübung bezw. der Beschäftigung in einer Staatsbahnwerkstätte oder im Bahnunterhaltungsdienste ist wie bei den Militäranwärtern dem Personalbureau der Generaldirektion auf vorgeschriebenem Formular (14) Meldung zu machen.

Es ist daran festzuhalten, daß den vorzugsberechtigten Gendarmerieangehörigen die Eigenschaft als Civilbewerbern zukommen soll, daher sich die Ausbildung und Vorbereitung derselben auf jene Zeitdauer zu erstrecken hat, welche für Civilbewerber in lit. C § 2 der Bestimmungen über die Abhaltung der Dienstprüfungen bei der Generaldirektion der k. b. Verkehrsanstalten (Verord.-Bl. 1885 Seite 825 u. ff. festgesetzt ist.

So kann z. B. die Fachprüfung erst nach Ablauf der vorgeschriebenen Vorbereitungszeit abgelegt werden. Bezüge an die aus der Reihe der vorzugsberechtigten Gendarmen hervorgegangenen Bewerber um erledigte statusmäßige Stellen sind während der ersten drei Monate ihrer Vorübung, welche der informatorischen Beschäftigung zu widmen sind, aus Eisenbahnmitteln ebensowenig zu verabfolgen, als den in informatorischer Beschäftigung befindlichen Militäranwärtern. Gleich den letzteren sind auch die gedachten *vorzugsberechtigten* Gendarmerieangehörigen zunächst zur informa-

torischen Beschäftigung einzuberufen, wodurch es den im aktiven Gendarmeriedienste stehenden Bewerbern ermöglicht werden kann, mit Urlaub unter Fortgenuß ihrer Löhnung in die Vorübung zu treten.

Nach Ablauf der informatorischen Beschäftigung erhalten die vorzugsberechtigten Gendarmen einen Taglohn, wegen dessen Anweisung an die aus dem aktiven Dienste übernommenen Gendarmen den betreffenden Gendarmeriecompagnien jeweils Mittheilung zu machen ist.

Derselbe richtet sich in seiner Höhe nach den dem übrigen Taglohnpersonale in den betreffenden Dienstzweigen gereichten Anfangsbezügen, darf jedoch, soweit Bewerber um statusmäßige Stellen in Frage kommen, jenen Satz nicht übersteigen, welcher sich aus drei Viertheilen des Stelleneinkommens berechnet. Die Verausgabung des hienach ausgeworfenen Taglohnes hat auf die erledigte Stelle stattzufinden, für welche die Zuweisung des Bewerbers erfolgt ist. (Auf die vorzugsberechtigten Gendarmerieangehörigen haben die Bestimmungen über die Berechtigung und Verpflichtung zur Krankenversicherung des Eisenbahnpersonals gleichmäßige Anwendung zu finden, sobald dieselben in den Genuß von Taggeld oder Taglohn treten. cfr. Seite 123, wie bei Militäranwärter.)

Eine Versetzung des Bewerbers von dieser Stelle ist im Verlaufe der Vorübung ebenso unzulässig, wie der Uebertritt von einem Diensteszweige zu einem anderen unter Gutrechnung der in ersterem bereits zurückgelegten Vorbereitungszeit. Bei der Ausbildung der vorzugsweise zu berücksichtigenden Gendarmerieangehörigen hat dieselbe Sorgfalt obzuwalten, wie solche der Ausbildung der übrigen Civilbewerber wie der Militäranwärter zuzuwenden ist. Ebenso ist hinwiederum von der Befugniß zur Ausscheidung nicht geeigneter Elemente im Entlassungswege mit unnachsichtlicher Strenge Gebrauch zu machen. Der Beendigung der Ausbildungs- und Vorbereitungszeit hat sich die Fachprüfung des qualifizirten Bewerbers und nach deren Bestehen die definitive Aufnahme desselben auf die erledigte Stelle unverweilt anzuschließen. Sollte zur Anstellung von Bewerbern um Stellen der Wagenwärtergehilfen und Bahnmeister nach Vollendung der zweijährigen Beschäftigung in einer Staatsbahnwerkstätte und der dreimonatlichen Verwendung als Hilfsbremser oder der dreijährigen Beschäftigung im Bahnunterhaltungsdienste nicht sofort Gelegenheit gegeben sein, so können dieselben auf diesbezügliches Ansuchen vorläufig im Taglohnverhältnisse weiterverwendet werden. Das Meldeverfahren hat auch hinsichtlich solcher Weiterverwendung, der endlichen Anstellung und der Entlassung von vorzugsberechtigten Gendarmen Platz zu greifen.

# Verfahren beim Eintritt von Unfällen.

## Ia. Unfallfürsorge.*

### Bei Unfällen des statusmäßigen Personals.

#### a) Allgemeines.

Wird ein statusmäßiger Beamter oder Bediensteter durch einen im Dienste erlittenen Betriebsunfall verletzt, so ist nach Maßgabe der Bestimmungen der Allerhöchsten Verordnung vom 19. März 1891 (Verordn.- u. Anz.-Bl. Nr. 22) bezw. der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1894 §§ 44—50 (Gesetz- u. Verordn.-Bl. S. 321 ff.) zu verfahren.

Die unmittelbar nach dem Vorkommniß zu treffenden Maßnahmen sind folgende:

An das Oberbahnamt ist binnen 24 Stunden eine rothe Unfallanzeige (Form. 82) — vorschriftsgemäß ausgefüllt — ohne Bericht einzusenden.

Bei Ausfüllung des Unfall-Anzeigeformulars sind nachstehende Punkte besonders zu beachten:

In Rubrik 3 ist das Diensteinkommen des Verletzten gemäß den obiger Allerhöchster Verordnung beigegebenen Regulativen und bezw. §§ 13 und 46 l. c. einzusetzen und ersichtlich zu machen, ob der Verletzte Angehörige (auch Ascendenten) hat, deren Unterhalt er bisher aus seinem Verdienste bestritten hat, während in Rubrik 6 beizusetzen ist, ob die Verletzung vorsätzlich oder durch eigenes grobes Verschulden herbeigeführt worden ist. (Musterformular s. Beilage II.)

Mit möglichster Beschleunigung sind sodann die Unfallsverhandlungen aufzunehmen.

Dieselben haben sich insbesondere auf Vernehmung des Verletzten und etwaiger Augenzeugen zu erstrecken. (Bei schweren Unfällen ist außerdem ein Lageplan — Handskizze zu fertigen.) (S. Beilage I Anmerkung.)

Diese „Unfallakten" sind nach Erhebung eines bahnärztlichen Gutachtens unter Beigabe des Krankenberichts (Form. 22) ausgefüllt auf Grund des vom Bahnarzte zurückgelangten Krankenzettelcoupons, mit ganz kurzem Bericht dem vorgesetzten kgl. Oberbahnamte vorzulegen.

---

* Eine eingehende Darstellung des gesammten Unfallfürsorge-Rechtes für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der k. b. Verkehrsanstalten siehe in der Schrift „Die Fürsorge für die bayerischen Verkehrsbeamten in Folge von Betriebsunfällen" von Dr. Max Reindl; das Werkchen ist im Verlage der Wittwen- und Waisenkasse des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins erschienen und gibt eingehenden Aufschluß über die dem Verletzten und bezw. den Hinterbliebenen zustehenden Ansprüche. Da eine genaue Kenntniß der betreffenden Bestimmungen von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, möchten wir die Anschaffung dieses Werkchens dringend empfehlen.

Der diesbezügliche Vorlagebericht könnte lauten:

Im Nachgange zu der unterm 15. dſs. vorgelegten Unfallanzeige werden in der Anlage die im nebenſtehenden Betreffe gepflogenen Erhebungen, ſowie Krankenbericht und bahnärztliches Gutachten in Vorlage gebracht.

Nachdem ꝛc. ꝛc. N. N. nach Ausſage des Bahnarztes 14 Tage dienſtunfähig ſein wird, wird gebeten, den Aushilfstaglöhner ꝛc. ꝛc. mit einem Taglohn von 2 Mk. 50 Pfg. (ortsüblicher Satz) verwenden zu dürfen.

Gehorſam

N. N.

b) **Leichte Verletzung.**

Iſt nun die Verletzung eine derartige, daß dieſelbe ohne bleibenden Nachtheil geheilt wird, reſp. daß der Verletzte wieder dienſtfähig wird, ſo iſt mit der Einſendung eines ärztlichen Schlußgutachtens, welches ausdrücklich zu enthalten hat, daß der Verletzte zu ſeinem früheren Dienſte wieder tauglich iſt, und der Vorlage des Berichtes über beendigte Dienſtunfähigkeit (Form. 22) der Fall als erledigt zu betrachten.

c) **Schwere Verletzung.**

Das sub a geſchilderte Verfahren iſt zunächſt auch bei den ſchweren Unfällen einzuhalten.

Es iſt ferner zu beachten, daß nach Ablauf der auf der Krankenmeldung angegebenen Friſt der Dienſtunfähigkeit und inſolange die Dienſtunfähigkeit nicht behoben iſt, wieder ein „nachträgliches ärztliches Zeugniß“ (Form 55) zu erholen und (ohne Bericht) vorzulegen iſt.

Im Stammcoupon iſt von dieſen nachträglichen Zeugniſſen Vormerk zu machen.

Das Weitere, insbeſondere die etwaige Einleitung des Penſionsverfahrens wird ſeitens des Oberbahnamtes veranlaßt.

Zu bemerken iſt noch, daß die eventuell eingeforderte Fertigung des „Penſionsanſpruchs-Nachweiſes“ in Rubrik 1 mit 5 und 10 mit 12 (Form. 83) etwa nach dem beigefügten Muſter erfolgen könnte. (Beilage III.)

d) **Unfall mit tödtlichem Ausgang.**

Hat der betreffende Unfall den Tod eines ſtatusmäßigen Bedienſteten zur Folge, ſo kommt ſofort die Inſtruktion der Entſchädigung der Hinterbliebenen in Frage, zu welchem Behufe neben den bei a erwähnten Vorlagen die Fertigung des „Rentenanſpruch-Nachweiſes“ (Form. 83 Beilage IV) zu bethätigen iſt, weßhalb für Beſchaffung möglichſt zuverläſſiger Angaben zur Ausfüllung der Rubriken 1 mit 5 und 13 mit 17 und 24 ſofort Sorge zu tragen iſt.

Die Erholung der benöthigten Sterbeurkunde, Geburtszeugnisse der Kinder, Heiratsurkunde oder Trauschein der Wittwe ist zur Ausfüllung des Rentenanspruchs-Nachweises erforderlich.

Die betreffenden Urkunden sind kostenfrei durch die Relikten zu erholen. Das distriktspolizeiliche Zeugniß über Familienstand, Nichtgenuß von Präbenden, Stipendien rc. wird vom vorgesetzten Oberbahnamte erholt, von welchem alles Weitere veranlaßt wird.

## Ib. Unfallfürsorge

### bei sonstigen (Dienst-)Unfällen des statusmäßigen Personals.

Nach § 51 der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1894 wird auch Entschädigung in jenen Fällen gewährt, wenn statusmäßige Beamte und Bedienstete in Folge von im Dienste ohne eigenes Verschulden erlittenen Unfällen, welche sich nicht als Betriebsunfälle qualificiren, dienstunfähig werden oder sterben. Die Behandlung solcher Fälle ist analog wie sub Ia aufgeführt, nur muß die Frage des eigenen Verschuldens besonders gewürdigt werden und kommt hinsichtlich des Entschädigungsbetrages nur der Gehalt ohne Nebenbezüge in Frage.

## II. Unfallversicherung.

### a) Allgemeines und leichterer Unfall.

Wird eine unfallversicherungspflichtige Person, also eine im Taglohn oder diätarischem Verhältnisse befindliche Person durch einen im Dienste erlittenen Betriebsunfall, dessen Folgen voraussichtlich 3 Tage überdauern, verletzt, so wird Seitens des Dienstvorstandes folgendermaßen zu verfahren sein:

Zunächst ist im Unfallverzeichniß (Verletzungen von statusmäßigen Bediensteten werden im Unfallverzeichniß nicht vorgetragen) Vortrag zu machen; sodann ist binnen 24 Stunden dem vorgesetzten Oberbahnamte Unfallanzeige auf gelbem Formulare (Form. 81 Beilage V) ohne Bericht vorzulegen.

(Im Oberbahnamtsbezirke München ist von jedem Unfalle einer versicherungspflichtigen Person derartige Anzeige zu erstatten, da die öfters schwierige Frage, ob Betriebsunfall gegeben, oder nicht, dem Befinden der äußeren Dienstesstellen entrückt ist.)

Der Dienstesvorstand hat sodann für genaueste Feststellung des Thatbestandes durch Vornahme der Verhandlungen, die hier mit dem technischen Titel „Unfallerhebungen" bezeichnet werden, Sorge zu tragen.

Zu diesen Erhebungen zählen in erster Linie die Vernehmung des Verletzten und der Augenzeugen.

(Gemäß G. D. E. vom 6. X. 85 Nr. 72 324 Z. 3 sind diese *Erhebungen* erst dann zu pflegen, wenn mit Sicherheit zu erwarten

ist, daß die Folgen des Unfalls — vom tödtlichen Ausgang abgesehen — 13 Wochen überdauern. (Nach Anordnung des Oberbahnamtes München sind im Bezirke desselben diese Erhebungen in allen Fällen zur Sicherung des Thatbestandes sogleich zu bethätigen.)

Zuständig zur Vornahme der Unfallerhebungen ist primär der Dienstesvorstand.

Derselbe kann gegebenen Falles andere Dienstesstellen requiriren.

Der Arbeiterbevollmächtigte der Krankenkasse bezw. dessen örtlich nächster Ersatzmann (aus dem bei jeder Station aufliegenden Verzeichniß zu ersehen) ist zu den Unfallerhebungen rechtzeitig einzuladen, bei Nichterscheinen ist dieses, sowie die Einladung am Schlusse der in einem Zuge gepflogenen Erhebungen zu konstatiren. (Muster für Unfallerhebungen, Beilage I.)

Hiezu wird bemerkt, daß die Unfallversicherung hauptsächlich erst vom Beginn der 14. Woche nach Eintritt des Unfalls zu wirken beginnt (der hier außer Betracht gelassene Fall des § 5 Abs. X des U V. G. ausgenommen und von der Leistung des Krankengeldmehrbetrages in der 5. bis 13. Woche abgesehen).

In der Zeit vom Unfalltage bis zum Ablauf der 13. Woche kommt zunächst die Krankenversicherung in Wirksamkeit und sind daher die hiefür gegebenen Vorschriften zu beachten.

Unter Berücksichtigung beider Versicherungen (der Kranken- und Unfallversicherung) wickelt sich die Thätigkeit eines Dienstesvorstandes bei Verletzungen eines Unfall- und Krankenversicherten in nachstehender Weise ab:

1. Fertigung der Unfallanzeige und Vorlage an Oberbahnamt binnen 24 Stunden;
2. Eintrag ins Unfallverzeichniß;
3. Ausfertigung und Uebersendung des Krankenzettels und Coupons an den Kassenarzt;
4. Einladung des Arbeiterbevollmächtigten bezw. dessen nächsten Stellvertreters zu den Unfallerhebungen;
5. Vornahme der Unfallerhebungen;
6. nach Rückkunft des Coupons vom Kassenarzt Vortrag auf dem Stammcoupon;
7. Einsendung des Krankenzettelcoupons an den Kassenvorstand;
8. Fertigung des Krankenberichtes und Einsendung an das Oberbahnamt mit kassenärztlichem Gutachten;
9. Kommt der Krankenzettel von dem Kassenarzt zurück (bei Entlassung aus der Behandlung), so ist derselbe sogleich an den Kassenvorstand einzusenden, nachdem vorher im Stammcoupon Vormerkung gemacht wurde, und
10. Fertigung des Berichtes über beendigte Dienstesunfähigkeit und Einsendung desselben an das Oberbahnamt.

Anmerkung: Krankengeld wird gewährt auf die Dauer von 182 Tagen und zwar:

a) bei häuslicher Verpflegung

vom 1.—28. Tag gewöhnliches Krankengeld (1/2 des Tagelohnes, § 21 des Statuts der Eisenbahn-Betriebs-Krankenkassa);
vom 29.—91. Tag gewöhnliches Krankengeld plus Krankengeldmehrbetrag = 2/3 des Lohnes (§ 5, Absatz IX des U. V. G.);
vom 92.—182. Tag gewöhnliches Krankengeld = 1/2 des Tagelohnes (§ 21 des Statuts);

b) bei Verpflegung im Krankenhaus

α) wenn Angehörige vorhanden sind, die im Unterhalte des Verletzten stehen:
vom 1.—28. Tag 1/4 des Tagelohnes (§ 22 des Statuts);
vom 29.—91. Tag 1/3 des Tagelohnes (§ 3, Abs. I d. Bekanntm. d. R. V. A. 30./IX./85, V. A. u. A. Bl. 85, S. 616);
vom 92.—182. Tag 1/4 des Tagelohnes (§ 22 des Statuts);

β) wenn keine Angehörigen vorhanden sind:
vom 1.—28. Tag 1/10 des Tagelohnes (§ 22, Absatz III des Statuts);
vom 29.—91. Tag 1/6 des Tagelohnes (§ 3, Abs. II der Bekanntm. d. R. V. A.)
vom 92.—182. Tag 1/10 des Tagelohnes (§ 22 des Statuts).

### b) Unfall mit Folgen über 13 Wochen.

Im Falle vollständige Genesung des Verletzten ohne bleibenden Nachtheil innerhalb 13 Wochen nicht erfolgt, bezw nicht mit Sicherheit zu erwarten ist, wird das Weitere von der Untersuchungsbehörde (Oberbahnamt) veranlaßt, nur wird bemerkt, daß die Ausfüllung des Entschädigungsnachweises, wenn dessen Vorlage verlangt wird, und zwar in Rubrik 1—13 mit aller Sorgfalt zu geschehen hat, und wird insbesondere bezüglich der specificirten Berechnung des der Entschädigung zu Grunde zu legenden Jahres-Arbeitsverdienstes in Rubrik 10 auf das Generaldirektions-Ausschreiben vom 21. I. 86 Nr. 81337 Z. 5 verwiesen. (Siehe auch Beilage VI.)

Unter allen Umständen ist die Entlassung eines in einem Krankenhause untergebrachten Entschädigungsberechtigten aus diesem, sobald darüber Gewißheit besteht, sofort an das k. Oberbahnamt zu berichten.

### c) Unfall mit tödtlichem Ausgang.

Wird ein Unfallversicherungspflichtiger durch einen Betriebsunfall getödtet, bezw. stirbt ein solcher in Folge eines Betriebsunfalles und hinterläßt er eine Wittwe oder eheliche Kinder oder Eltern, deren einziger Ernährer der Getödtete war, oder außereheliche Kinder, deren Vaterschaft er anerkannt hat, oder legitimirte Kinder, so tritt, im Gegensatz zu dem Fall einer Verletzung, die Unfallversicherung sofort in Wirksamkeit.

Es ist nach dem Eintrage im Unfallverzeichniß Vorlage der Unfallanzeige, Einladung des Arbeiterbevollmächtigten zu den

Unfallerhebungen, Vorlage derselben nebst vollständig ausgefülltem Entschädigungsnachweis (Beilage VII), sowie bahnärztlichem Gutachten mit thunlichster Beschleunigung zu bethätigen.

d) Wiederverwendung

eines verletzten und nicht völlig geheilten Unfallversicherten.

Nimmt ein durch einen Betriebsunfall verletzter, unfallversicherungspflichtiger Bediensteter die Arbeit in irgend einer Sparte des Eisenbahndienstes wieder auf, ohne daß er von den Folgen des Unfalls vollständig geheilt ist (so daß er also Anspruch auf Unfallrente von der 13. Woche nach dem Unfall ab hätte, bezw. bereits hat), und erhält derselbe den vor der Verletzung bezogenen Tagesverdienst wieder, so ist vor der Wiederverwendung protokollarisches Uebereinkommen im Sinne der Generaldirektions-Entschließung vom 22. Juni 1889, Nr. 46770 I abzuschließen und vorzulegen.

(Im Oberbahnamtsbezirke München ist Formular, cf. Beilage VIII mit Entschließung vom 31. Januar 1891, Nr. 12147 I angeordnet worden.)

Im Uebrigen ist bis zur Wiederverwendung wie sub a und b beschrieben, zu verfahren.

Tritt ein rentenberechtigter Wiederverwendeter aus dem vorbesagten Bezuge, z. B. durch Entlassung, Erkrankung und dergleichen, so ist dies sofort dem Oberbahnamte zu berichten (wegen Renteneinweisung).

Beilage I.

# Protokoll*

aufgenommen bei der k. Bahnexpedition Penzberg.

**Betreff:**
Verletzung des Stationstaglöhners Johann Schmid am 19. Februar 1894 in der Station Penzberg.

Penzberg, den 21. Februar 1894.

Präs.:
Die Unterzeichneten.

I.

Der Stationstaglöhner Johann Schmid, in seiner Wohnung aufgesucht, gibt über den Vorgang seiner vorbemerkten Verletzung Folgendes an:

„Der Wechselwärter Johann Müller und ich luden am 19. lfd. Mts. in der Station Penzberg Sägestämme vom Eisenbahnwagen auf ein Privatfuhrwerk über. Als ich einen Stamm aufheben wollte, rollte ein weiter oben liegender nach und drückte meinen rechten Arm so, daß ich sofort die Arbeit einstellen mußte.

L. U.
Johann Schmid.

II.

Der Wechselwärter Johann Müller erklärt auf Vorhalt zur Sache:

„Am Donnerstag den 19. lfd. Mts. hatten Taglöhner Schmid und ich einen mit Sägstämmen beladenen Wagen abzuladen. Als die Kipfen entfernt waren, rutschte ein Theil der Stämme ab und fiel zu Boden. Wir waren eben im Begriff, einen Theil dieser Stämme auf das nebenstehende Privatfuhrwerk zu heben, als nochmal ein Stamm nach rutschte und den ꝛc. Schmid, welcher nicht rechtzeitig auf die Seite springen konnte, am rechten Handgelenke arg quetschte.

L. U.
Johann Müller.

Der Arbeiterbevollmächtigte:
N. N.

oder event.:
Der Arbeiterbevollmächtigte N. N. war geladen, ist aber nicht erschienen.

Schwarz,
k. Oberexpeditor.

---

* In gleicher Weise sind die Vernehmungen bei einem Unfall des statusmäßigen Personals zu bethätigen; die Bemerkung hinsichtlich der Zuziehung des Arbeiterbevollmächtigten fällt jedoch in diesem Falle weg.

Beilage II.

## Königlich Bayer. Staatseisenbahnen.

**Unfallfürsorge für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der königl. bayer. Staatseisenbahnen.**

Unfall meldende Person: *Der Verletzte selbst.*

Freilassen:

# Unfall-Anzeige.

an *das kgl. Oberbahnamt München.*

(Die vorgesetzte Behörde.)

**Für jeden verletzten oder getödteten statusmäßigen Beamten oder Bediensteten ist ein besonderes Anzeige-Formular auszufüllen.**

Heftrand.

| | |
|---|---|
| 1. Betrieb, in welchem sich der Unfall ereignet hat. (Genaue Bezeichnung und Ortsangabe.) | *Bei der Zusammenstellung des Güterzugs 901 im Bahnhofe Schaftlach.* |
| 2. Vor- und Zuname der verletzten oder getödteten Person. | *Ignaz Gabler.* |
| Diensteseigenschaft? (Art der Beschäftigung.) | *Stationsdiener im gemischten Dienst.* |
| Wohnort, Wohnung? | *Bahnhofgebäude Schaftlach.* |
| Lebensalter (ungefähre Angabe in Jahren genügend). | *50 Jahre.* |
| 3. Worin besteht die Verletzung? | *Verstauchung des rechten Fussknöchels.* |
| Wird dieselbe voraussichtlich den Tod oder dauernde Dienstunfähigkeit zur Folge haben? | *Verletzung wird voraussichtlich nur eine vorübergehende Dienstunfähigkeit zur Folge haben.* |
| Ersteren Falls rentenberechtigte Familienangehörige. | (Hier ist sodann das „Diensteinkommen" des Verletzten in spezifizirter Weise vorzutragen unter Beachtung der in der Anmerkung gegebenen Anhaltspunkte.) |
| 4. Wo ist die verletzte Person untergebracht? | *In seiner Wohnung, Bahnhofgebäude Schaftlach I St.* |
| (Krankenhaus, Wohnung.) | *Er hat Angehörige, deren Unterhalt er aus seinem Einkommen bestreitet.* |

| | |
|---|---|
| 5. Wochentag, Datum, Tageszeit und Stunde des Unfalls? | *Montag den 15. Januar 1894. Nachmittags 5 Uhr 30 Min.* |
| 6. Veranlassung und Hergang des Unfalls.<br>Hier ist eine möglichst eingehende Schilderung des Unfalls zu geben, **unter Beifügung einer erläuternden Handskizze.** | *Beim Besteigen eines Bremsplateaus glitt Gabler aus, kam hiebei zu Fall und verstauchte sich das rechte Fussgelenk.*<br>*Vorsätzlichkeit und grobes Verschulden ausgeschlossen.* |
| 7. Augenzeugen des Unfalls.<br>(Name, Wohnort, Wohnung.) | *Wechselwärter Müller in Schaftlach.* |
| 8. Etwaige Bemerkungen.<br>(Z. B. Angabe von Vorkehrungen zur Verhütung ähnlicher Unfälle u. a. m.) | *Personal wiederholt zur Vorsicht ermahnt.* |

**Anmerkung.** Als „Diensteinkommen" gemäß § 7 der Allerh. V.-O. vom 19. III. 91 wird das gesammte von den Beamten oder Bediensteten zuletzt bezogene dienstliche Einkommen, soweit es nicht zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten gewährt ist, anzusehen sein, also, wie mit Minist.-Entschl. vom 9. IV. 91 Nr. 1685 II ausgesprochen ist: 1. Gehalt. 2. Gehaltszulage. 3. Dienstalterszulagen der Angehörigen der Kategorien C und D des Besoldungsstatus. 4. Funktionszulagen. 5. Auslandszulagen. 6. Wohnungsentschädigung.* 7. Dienstbekleidungsbeitrag* der Angehörigen der Kategorie D des Besoldungsstatus (vgl. auch G.-D.-E. vom 21. I. 92 Nr. 4012 I). 8. Materialersparnißprämien. 9. Accordprämien. 10. Bahnbegehungsgebühren, Holzgeldbezüge und Dienstgrundentschädigungen. 11. Kassenaversen der Rechnungsführer beim Eisenbahnneubau, Tantiemen der Haltsteller und des Lokalbahnpersonales, Rangirzulagen, Nachtdienstzulagen, Bahnhofzulagen der Wechselwärter, persönliche Zulage der Bahnwärter, Lade- und Signirgebühren, endlich 12. Fahrdiäten, insoweit diese Bezüge ersparungsfähig betrachtet werden können (zur Zeit der Dritttheilsbetrag der Durchschnittsfahrdiäten in den drei der Pensionirung vorausgehenden Jahren üblich).

Ort und Datum:

*Schaftlach, den 15. Januar 1894.*

Name und Stand des diese Anzeige erstattenden **Dienstesvorstandes:**

*N. N. Oberexpeditor,*
*Dienstesvorstand.*

## Zur Beachtung.

Vorstehende Anzeige ist **binnen 24 Stunden** vom Dienstesvorstand **an die vorgesetzte Behörde** (Oberbahnamt, Zentralwerkstätte, Zentralmagazinsverwaltung, Betriebsamt, Kanalamt 2c. 2c.) einzusenden.

* Siehe nunmehr § 19 der Verordnung vom 26. Juni 1894, wonach in dem nach dieser Verordnung zu gewährenden Gehalt und Gehaltszulage die Wohnungsentschädigung und Dienstkleidungsbeitrag inbegriffen ist.

Als Heftrand freizulassen.

Beilage III.

## Königlich Bayer. Staatseisenbahnen.

**Unfallfürsorge** für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der königl. bayer. Verkehrsanstalten.

# Nachweis
## des Pensions- oder Rentenanspruchs bei Betriebsunfällen.

| | |
|---|---|
| 1. Vor- und Zuname des Verletzten.<br>Dienstleseigenschaft, Stationsort. | *Johann Schwarz.*<br>*Stationswärter, Reigersbeuern.* |
| 2. Tag und Stunde, sowie Ort des Unfalles. | *15. August 1894, Reigersbeuern.* |
| 3. Hat der Verletzte den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt, wegen dessen auf Dienstentlassung gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweig aberkannt werden wird? | *Nein.* |
| 4. Diensteinkommen des Verletzten im Sinne der Allerh. V.-O. vom 19. März 1891. | *780* ℳ — Pf. Gehalt.<br>*60* ℳ — Pf. Gehaltszulage.<br>*34* ℳ *92* Pf. Persönliche Zulage nach § 54 der Verordnung vom 26. Juni 1894.*<br>— ℳ — Pf. Dienstkleidungsbeitrag.**<br>— ℳ — Pf. Drittheilsbetrag der Durchschnittsfahrdiäten.**<br>— ℳ — Pf. Kohlenprämien.**<br>*108* ℳ *56* Pf. Durchschnittsladegebühren.**<br>— ℳ — Pf. Auslandszulage.<br>— ℳ — Pf. Nachtdienstgelder.<br>— ℳ — Pf. ——————<br>*983* ℳ *48* Pf. insgesammt. |
| 5. Wann wurde der Verletzte in den Staatsbahnstatus eingereiht? | *1. Oktober 1892.* |
| 6. Nach welchen Bestimmungen ist der Verletzte pensionsberechtigt? | 1. Allh. V.-O. vom 11. Oktober 1848.<br>2. Allh. Entschl. vom 3. Oktober 1857 und vom 24. Juli 1880.<br>3. Allh. V.-O. vom 30. November 1886.<br>4. Allh. V.-O. vom 19. März 1891.<br>5. Allh. V.-O. vom 26. Juni 1894.<br>(Das nicht Zutreffende ist auszustreichen.)*** |

Die Rubriken 7—12 sind dann auszufüllen, wenn Antrag auf Gewährung von Pension an den Verletzten gestellt wird.

| | |
|---|---|
| 7. Berechnung der Pension nach den unter Ziffer 6 erwähnten Bestimmungen. | a) —— ℳ —— Pf. pensionsfähiger Gehalt.<br>—— ℳ —— Pf. pensionsfähiger Theil der Zulage.<br>—— ℳ —— Pf.<br>b) Zahl der in statusmäßiger Stellung zugebrachten Dienstjahre: ——<br>c) Höhe der Pension: —— ℳ —— Pf. jährlich. |
| 8. Berechnung der Pension nach der Allh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | —— ℳ —— Pf. jährlich. |
| 9. Wann würde der Verletzte beim Verbleiben in der Aktivität in einen höheren Bezug vorrücken? | |

53. Nachweis des Pensions- oder Rentenanspruches bei Betriebsunfällen des nichtpragm. statusm. Personals. Fo. 1898.

* Siehe die Anmerkung auf Seite 141.
** Vgl. Ausschreiben vom 21. Januar 1892 Nr. 4012 I.
*** Jetzt auch nach § 55 der Allh. V.-O. vom 26. Juni 1894.

| | |
|---|---|
| 10. Ist der Verletzte Militär / Gendarmerie Pensionist? | *Nein.* |
| 11. Auf welchen Zeitraum wird die Pensionirung beantragt? | *Für immer.* |
| 12. Künftiger Wohnort des Verletzten. | *Weilheim* im Oberbahnamtsbezirk *München* |
| Die Rubriken 13—24 sind dann auszufüllen, wenn Sterbegeld und Renten für Hinterbliebene beantragt werden. | |
| 13. Tag und Stunde des Ablebens des Verletzten. | |
| 14. Vor- und Zuname der Wittwe. | |
| 15. Wurde die Ehe mit dem Verlebten vor oder nach dem Unfall geschlossen? | |
| 16. Name und Geburtszeit der unter 18 Jahre alten Kinder. (War der Verlebte mehrmals verheirathet, so ist bei jedem Kinde die Ehe, aus welcher dasselbe stammt, anzugeben.) | |
| 17. Name und Stand der Ascendenten des Verlebten, sofern dieser ihr einziger Ernährer war und dieselben bedürftig sind | |
| 18. Berechnung der Pension nach den unter Ziffer 6 aufgeführten Bestimmungen. | a) —— ℳ —— Pf. pensionsfähiger Gehalt.<br>—— ℳ —— Pf. " Theil der Zulage.<br>—— ℳ —— Pf.<br>b) Höhe der Wittwenpension —— ℳ —— Pf. jährlich<br>c) " einer Kinderpension —— ℳ —— Pf. jährlich |
| 19. Berechnung der Rente nach der Allh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | a) Höhe der Renten vor der Kürzung (vgl. § 2 Abs. 2 der nebengenannten Allh. V.-O.):<br>Wittwen-Rente . . . . . . —— ℳ —— Pf.<br>Rente für jedes Kind —— ℳ —— Pf.,<br>daher bei —— Kinder . . . —— ℳ —— Pf.<br>Ascendenten-Rente . . . . —— ℳ —— Pf.<br>Summe —— ℳ —— Pf.<br>b) Höhe der Renten nach der Kürzung:<br>Wittwen-Rente . . . . . . —— ℳ —— Pf.<br>Rente für jedes Kind —— ℳ —— Pf.,<br>daher bei —— Kinder . . . —— ℳ —— Pf.<br>Ascendenten-Rente . . . . —— ℳ —— Pf.<br>Summe: —— ℳ —— Pf. |
| 20. Haben die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Militär / Gendarmerie Pension (vgl. Ausschreiben vom 16. Oktober 1899 Nr. 93860)? | |
| 21. Berechnung des Sterbegeldes nach der Allh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | —— ℳ —— Pf. |
| 22. Von welchem Tage ab sind die Bezüge des Verlebten einzuziehen? | |
| 23. Von welchem Tage ab sind die Renten der Hinterbliebenen einzuweisen? | |
| 24. Künftiger Wohnort der Rentenempfänger? | —— im Oberbahnamtsbezirk —— |

Beilage IV. **Königlich Bayer. Staatseisenbahnen.**

**Unfallfürsorge** für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der königl. bayer. Verkehrsanstalten.

# Nachweis

## des Pensions- oder Rentenanspruchs bei Betriebsunfällen.

| | |
|---|---|
| Vor- und Zuname des Verletzten. Diensteseigenschaft. Stationsort. | *Josef Weiss.* *Conducteur, München C. B.* |
| Tag und Stunde, sowie Ort des Unfalles. | *20. August 1894 Nachm. 3 Uhr zwischen Feldkirchen und Riem.* |
| Hat der Verletzte den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt, wegen dessen auf Dienstesentlassung gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweig aberkannt werden wird? | *Nein.* |
| Diensteinkommen des Verletzten im Sinne der Allerh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | *1350* ℳ — Pf. Gehalt.<br>*90* ℳ — Pf. Zulage.<br>— ℳ — Pf. Wohnungsentschädigung.*<br>— ℳ — Pf. Dienstkleidungsbeitrag.*<br>*43* ℳ *40* Pf. Drittheilsbetrag der Durchschnittsfahrdiäten.**<br>ℳ Pf. Kohlenprämien.**<br>ℳ Pf. Durchschnittsladegebühren.**<br>ℳ Pf. Auslandszulage.<br>ℳ Pf. Nachtdienstgelder.<br>ℳ Pf.<br>*1483* ℳ *40* Pf. insgesammt. |
| 5. Wann wurde der Verletzte in den Staatsbahnstatus eingereiht? | *1. August 1879.* |
| 6. Nach welchen Bestimmungen ist der Verletzte pensionsberechtigt? | 1. Allh. V.-O. vom 11. Oktober 1848.<br>2. Allh. Entschl. vom 3. Okt. 1857 und vom 24. Juli 1888.<br>3. Allh. V.-O. vom 30. November 1886.<br>4. Allh. V.-O. vom 19. März 1891.<br>5. Allh. V.-O. vom 26. Juni 1894.<br>(Das nicht Zutreffende ist auszustreichen.)*** |
| Die Rubriken 7—12 sind dann auszufüllen, wenn Antrag auf Gewährung von Pension an den Verletzten gestellt wird. | |
| 7. Bezeichnung der Pension nach den unter Ziffer 6 erwähnten Bestimmungen. | a) — ℳ — Pf. pensionsfähiger Gehalt.<br>— ℳ — Pf. pensionsfähiger Theil der Zulage.<br>— ℳ — Pf.<br>b) Zahl der in statusmäßiger Stellung zugebrachten Dienstjahre: —<br>c) Höhe der Pension: — ℳ — Pf. jährlich. |
| 8. Berechnung der Pension nach der Allh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | — ℳ — Pf. jährlich. |

88. Nachweis des Pensions- oder Rentenanspruches bei Betriebsunfällen des nichtpragm. statusm. Personals. Go. 1893.

---

* Nach § 9 der Verordnung vom 26. Juni 1894 beziehen die sämmtlichen nichtpragmatischen Beamten und Bediensteten nur mehr Gehalt und Gehaltszulage; Wohnungsentschädigung und Dienstkleidungsbeitrag ist darunter inbegriffen; dagegen bleiben Fahrdiäten, Ladegebühren &c. gemäß § 19 Abs. 4 der genannten Allerh. Verordnung ferner bestehen. Sofern nach bisherigen Bestimmungen ein Mehrbetrag gegenüber der Verordnung vom 26. Juni 1894 zustand, bleibt diese bis zur Ausgleichung gemäß § 53 Ziff. 3 der letztgenannten Verordnung als persönliche Zulage bestehen.

** Vgl. Ausschreiben vom 21. Januar 1892 Nr. 80121.

*** Jetzt auch nach § 55 der Allerh. Verordnung vom 26. Juni 1894.

| | |
|---|---|
| 9. Wann würde der Verletzte beim Verbleiben in der Aktivität in einen höheren Bezug vorrücken? | |
| 10. Ist der Verletzte Militär/Gendarmerie Pensionist? | |
| 11. Auf welchen Zeitraum wird die Pensionirung beantragt? | |
| 12. Künftiger Wohnort des Verletzten. | im Oberbahnamtsbezirk |
| Die Rubriken 13—24 sind dann auszufüllen, wenn Sterbegeld und Renten für Hinterbliebene beantragt werden. | |
| 13. Tag und Stunde des Ablebens des Verletzten. | *20. August 1894, Nachm. 3 Uhr.* |
| 14. Vor- und Zuname der Wittwe. | *Margaretha Weiss, geb. Maier.* |
| 15. Wurde die Ehe mit dem Verlebten vor oder nach dem Unfall geschlossen? | *Ehe wurde vor dem Unfalle geschlossen.*<br>*(Standesamtl. Urkunde, ev. wenn vor 1876 pfarramtl. Trauschein.)* |
| 16. Name und Geburtszeit der unter 15 Jahre alten Kinder. (War der Verlebte mehrmals verheirathet, so ist bei jedem Kinde die Ehe, aus welcher dasselbe stammt, anzugeben.) | *Aus erster Ehe:*<br>*1. Josef, geb. 10. Mai 1878.*<br>*2. Max, geb. 10. März 1881.*<br>*Aus zweiter Ehe:*<br>*3. Anna, geb. 2. Febr. 1886.*<br>*4. Carl, geb. 25. Oct. 1888.*<br>*(Urkunden des Standesbeamten beilegen.)* |
| 17. Name und Stand der Ascendenten des Verlebten, sofern dieser ihr einziger Ernährer war und dieselben bedürftig sind. | *Der Verletzte hatte auch seinen 75 Jahre alten Vater Ignatz Weiss in Berg am Laim zu ernähren.* |
| 18. Berechnung der Pension nach den unter Ziffer 6 aufgeführten Bestimmungen. | a) — ℳ — Pf. pensionsfähiger Gehalt.<br>— ℳ — Pf. „ Theil der Zulage<br>— ℳ — Pf.<br>b) Höhe der Wittwenpension — ℳ — Pf. jährlich<br>c) „ einer Kinderpension — ℳ — Pf. jährlich. |
| 19. Berechnung der Rente nach der Allh. V.-O. vom 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | a) Höhe der Renten vor der Kürzung (vgl. § 2 Abs. 1 der nebengenannten Allh. V.-O.):<br>Wittwen-Rente . . . . . — ℳ — Pf.<br>Rente für jedes Kind — ℳ — Pf.,<br>daher bei — Kinder . . . . — ℳ — Pf.<br>Ascendenten-Rente . . . . — ℳ — Pf.<br>Summe — ℳ — Pf.<br>b) Höhe der Renten nach der Kürzung:<br>Wittwen-Rente . . . . . — ℳ — Pf.<br>Rente für jedes Kind — ℳ — Pf.,<br>daher bei — Kinder . . . . — ℳ — Pf.<br>Ascendenten-Rente . . . . — ℳ — Pf.<br>Summe — ℳ — Pf. |
| 20. Haben die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Militär/Gendarmerie Pension (vgl. Ausschreiben vom 15. Oktober 1889 Nr. 91560 I)? | |
| 21. Berechnung des Sterbegeldes nach der Allh. V.-O. v. 19. März 1891 bezw. vom 26. Juni 1894. | — ℳ — Pf. |
| 22. Von welchem Tage ab sind die Bezüge des Verlebten einzuziehen? | |
| 23. Von welchem Tage ab sind die Renten der Hinterbliebenen einzuweisen? | |
| 24. Künftiger Wohnort der Rentenempfänger? | *München* im Oberbahnamtsbezirk *München.* |

Beilage V.

## Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

**Ausführungsbehörde:**
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bevollmächtigter: *Michael Schleussinger.*
(Name, Wohnort, Wohnung)

Unfall meldende Person: *Der Verletzte selbst.*

# Unfall-Anzeige
## (für das nicht statusmäßige Personal)

an *das k. Oberbahnamt München.*
(Untersuchungsbehörde: s. Schlußsatz auf der Rückseite.)

Für **jede im Betrieb** (Ziff. 1) verletzte oder getödtete unfallversicherungspflichtige Person ist ein besonderes Anzeige-Formular auszufüllen.

| | |
|---|---|
| 1. Betrieb, in welchem sich der Unfall ereignet hat:<br>(Eisenbahn-Betrieb, Werkstätte-Dampfschiffsfahrts-Kanalbetrieb, Regie-Baubetrieb, Baubetrieb der Weichencentralisirung) Ortsangabe. | *Güterdienst bei Waage Nr. 6 im Rangierbahnhofe München.* |
| 2. des Verletzten: | |
| a. Vor- und Zuname | *Gelder Johann,* |
| b. dessen letzte Beschäftigung als | *Güterdiensttaglöhner,* |
| c. dessen Wohnort (Wohnung) | *Dachauerstr. 82/III l.* |
| d. dessen Lebensalter (bei Minderjährigen genau bestimmt) | *57½ Jahre.* |
| e. dessen Gesammt-Tagesverdienst, welcher unmittelbar vor der Verletzung der Berechnung des Krankenkassa-Beitrags zu Grunde gelegt wurde. | *2 Mark 70 Pf. (ohne Nebenbezug).* |
| 3. Worin besteht die Verletzung? | *Quetschwunde an der linken Stirnseite.* |
| Wird dieselbe voraussichtlich den Tod oder eine Erwerbsunfähigkeit von mehr als dreizehn Wochen zur Folge haben? | *Wird voraussichtlich 14tägige Erwerbsunfähigkeit zur Folge haben.* |

| | |
|---|---|
| 4. Wo ist die verletzte Person untergebracht? (Krankenhaus, Wohnung) Familienangehörige, welche aus dem Arbeitsverdienst des Verletzten unterhalten wurden. | *In der sub 2 angegebenen Wohnung.* <br><br> *Hat für Ehefrau und 3 unter 16 Jahre alte Kinder, sowie für seine Mutter zu sorgen.* |
| 5. Welchen Krankenkassen gehört die verletzte Person an, **und welche tägliche Unterstützung** leistet jede derselben $\frac{\text{inkl.}}{\text{exkl.}}$ der Sonn- und Feiertage. | *1) Eisenbahnbetriebskrankenkassa täglich incl. Sonn- und Feiertag 1 M. 35 Pf.* |
| 6. Wochentag, Datum, Tageszeit und Stunde des Unfalls: | *Dienstag, den 2. August 1894, Vormittags halb 11 Uhr.* |
| 7. Veranlassung und Hergang des Unfalls: (Hier ist eine möglichst eingehende Schilderung des Unfalls zu geben. Insbesondere ist die Werkstätte, in welcher, sowie die Arbeit und die Maschine, bei welcher sich der Unfall ereignet hat, genau zu bezeichnen, geeignetenfalls **unter Beifügung einer erläuternden Handskizze.**) <br><br> 7a. Ist Vorsätzlichkeit ausgeschlossen? | *Gelder war mit Verwiegen von Bretterwagen beschäftigt. Nachdem ein Wagen wieder gewogen war, liess x. Gelder die Waage nieder, um den Wagen wegschieben zu können. Sei es, dass sich die Waage etwas verhängt hatte, oder noch nicht ganz niedergelassen war, — plötzlich erhielt x. Gelder von dem Kurbelarm einen Schlag an die Stirne, wodurch ihm eine ca. 3 cm lange Wunde zugefügt wurde.* <br><br> *Ja.* |
| 8. Augenzeugen des Unfalls: (Name, Wohnort, Wohnung) | *Die Güterdiensttaglöhner August Müller und Johann Huber hier.* |
| 9. Etwaige Bemerkungen: (z. B. Angabe von Vorkehrungen zur Verhütung ähnlicher Unfälle u. a. m.) | |

Ort und Datum:
*München, den 2. August 1894.*

Name und Stand des diese Anzeige erstattenden Dienstesvorgesetzten
*N. N.*
*k. Inspektor.*

## Zur Beachtung.

Vorstehende Anzeige ist von dem zur Anzeigeerstattung verpflichteten Dienstesvorstand binnen 24 Stunden an die Untersuchungsbehörde (Oberbahnamt, Zentralwerkstätte, Zentralmagazins-Verwaltung, Betriebsamt, Kanalamt, Eisenbahnbausektion, W.-C.-Kommissär) einzusenden.

Beilage VI.

# Unfallversicherung.

## Entschädigungsnachweis.

| | |
|---|---|
| 1. Vor- und Zuname des Verletzten bezw. Getödteten: | *Graner Johann.* |
| 2. Geburtsort (mit event. Angabe des Bezirksamtes): | *Pasing, Bezirksamt München.* |
| 3. Staatsangehörigkeit: | *Bayern.* |
| 4. Art der dienstlichen Beschäftigung und Stationsort: | *Rangirgehilfe in München Centralb.* |
| 5. Krankenkassa, welcher die verletzte oder getödtete Person angehört: | *Eisenbahnbetriebskrankenkassa.* |
| 6. Verletzt oder getödtet? | *Verletzt.* |
| 7. Tag und Ort des Unfalles: | *Am 25. Juli 1894 im Rangirbahnhof München Centralb.* |
| 8. Wurde der Unfall von dem Verletzten oder Getödteten vorsätzlich herbeigeführt? (§ 6 Ziffer 2a Alinea 4 des U.-V.-G.) | *Nein.* |
| 9. Kurze Darstellung des Sachverhaltes: | *Graner wollte in der Nähe der Transithalle auf einen Wagen eines Rangirzuges aufspringen, glitt aus, fiel herab und brach den rechten Fuss.* |
| 10. Jahresarbeitsverdienst, welcher der Entschädigungsberechnung zu Grunde zu legen, mit näherer Angabe, wie derselbe berechnet worden ist (§ 3, § 5 Abs. 3, 4 und 5 des Unfallversicherungsgesetzes): z. B. $\frac{1000}{320} \cdot 300 = 937$ Mk. | *Vom 26. Juli 1893 bis 1. März 1894 excl. = 218 Tage à 2 Mk. = 436 Mk. Vom 1. März 1894 bis 25. Juli 1894 = 130 Tage à 2 Mk. 20 Pf. = 286 Mk.* <br> *722 Mk.* |
| 11. Fand oder findet Verpflegung in einem Krankenhause statt und während welcher Zeit? Hat der im Krankenhause Untergebrachte Angehörige, deren Unterhalt er bisher aus seinem Arbeitsverdienst bestritten hat? (§ 7 des Kranken-V.-G.) | *Im Krankenhause München links der Isar.* <br> *Hat Frau und 2 Kinder im Alter von 5 und 2 Jahren.* |

| | |
|---|---|
| 12. Grad der Erwerbsunfähigkeit nach kassa- oder bahnärztlichem Zeugniß: | *Nach bahnärztlichem Gutachten vom 15. August 1894 80 Prozent.* |
| 13. Künftiger Wohnort des Verletzten: | *Schwanthalerstrasse 6.* |
| **Ferner im Falle des eingetretenen Todes:** | |
| 14. Tag des eingetretenen Todes: | |
| 15. Vor- und Zuname der Witwe: | |
| 16. Wurde die Ehe mit dem Getödteten vor oder nach dem Unfalle geschlossen? | |
| 17. Namen und Geburtszeit (Urkunde des Standesbeamten beizulegen) der hinterbliebenen unter 15 Jahre alten Kinder event. Enkel und wenn der Getödtete mehrmals eine Ehe eingegangen hatte, unter Angabe der Ehe, der sie entsprossen. Name und Geburtszeit der sonstigen Personen, denen der Getödtete etwa zur Zeit des Todes noch Unterhalt zu geben verpflichtet war: z. B Geschwister 2c., außereheliche Kinder, bezüglich deren die Vaterschaft anerkannt ist. | |
| 18. Bezeichnung des Vormundes der Kinder. Wer ist empfangsberechtigt hinsichtlich der Entschädigung der Kinder? | |
| 19. Wenn der Getödtete der einzige Ernährer von Ascendenten (Eltern, Großeltern) war, Benennung derselben mit Nachweis der Bedürftikeit (Vermögens- und Erwerbsverhältnisse 2c.): | |

| | |
|---|---|
| der Getödtete ein (Reichs-)<br>nder war, Angabe des<br>ortes, den die Hinter-<br>ten zur Zeit des Unfalles<br>: | |
| ger Wohnort der Wittwe,<br>der Doppelwaisen. | |
| stellt<br>, *den 16. Oktober 1894.*<br>*N. N.*<br>*Dienstesvorstand.*<br>e zum Zwecke der Fest-<br>er Entschädigung aufge-<br>Angaben werden von den<br>eten Entschädigungsberech-<br>gten anerkannt.<br>, *den 16. Oktober 1894.*<br>*Johann Graner.* | |

Beilage VII.

# Unfallversicherung.

## Entschädigungs-Nachweis.

| | |
|---|---|
| 1. Vor- und Zuname des Verletzten, bezw. Getödteten: | *Josef Huber.* |
| 2. Geburtsort (mit event. Angabe des Bezirksamtes): | *Neustadt a. W., Bezirksamt gl. n.* |
| 3. Staatsangehörigkeit. | *Bayern.* |
| 4. Art der dienstlichen Beschäftigung und Stationsort: | *Reparaturarbeiter in München CB.* |
| 5. Krankenkassa, welcher die verletzte oder getödtete Person angehört: | *Eisenbahnbetriebskrankenkassa.* |
| 6. Verletzt oder getödtet? | *Getödtet.* |
| 7. Tag und Ort des Unfalls: | *15. Mai 1894 in München CB.* |
| 8. Wurde der Unfall von dem Verletzten oder Getödteten vorsätzlich herbeigeführt? (§ 6 Ziffer 2a Alinea 4 des U.-V.-G.) | *Nein.* |
| 9. Kurze Darstellung des Sachverhaltes: | *Richtete an seiner Hütte stehend das Augenmerk gegen die Betriebswerkstätte, und wurde von einer aus der Einsteighalle kommenden Maschine zwischen das Geleise geworfen und ihm der Kopf vom Rumpfe getrennt.* |
| 10. Jahresarbeitsverdienst, welcher der Entschädigungsberechnung zu Grunde zu legen, mit näherer Angabe, wie derselbe berechnet worden ist (§ 3 u. 5 Abs. 3, 4 und 5 des Unfallversicherungsgesetzes): z. B. $\frac{1000}{320} \times 300 = 937$ M. | *Vom 15. Mai 1893 bis 31. September 1893 incl.*<br>*113 Arb.-Tage à 2,40 = 271,20 M.*<br>*Vom 1. Oktober 1893 bis incl. 14. Mai 1894*<br>*196 Arb.-Tage à 2,60 = 509,60 „*<br>*sohin durchschnittlich Jahresarbeitsverdienst 780,80 M.*<br>$\frac{780{,}80}{309\ (\text{Arb.-Tage}} \times 300 = 758{,}06$ *M.* |
| 11. Fand oder findet Verpflegung in einem Krankenhause statt und während welcher Zeit? Hat der im Krankenhause Untergebrachte Angehörige, deren Unterhalt er bisher aus seinem Arbeitsverdienst bestritten hat? (§ 7 Kranken-V.-G.) | |
| 12. Grad der Erwerbsunfähigkeit *nach kassa- oder bahnärztlichem Zeugniß:* | |

| | |
|---|---|
| 13. Künftiger Wohnort des Verletzten: | |
| **Ferner im Falle des eingetretenen Todes:** | |
| 14. Tag des eingetretenen Todes: | *15. Mai 1894.* |
| 15. Vor- und Zuname der Wittwe: | *Margaretha Huber geb. Weiss.* |
| 16. Wurde die Ehe mit dem Getödteten vor oder nach dem Unfall geschlossen? | *Ehe wurde vor dem Unfall geschlossen.* *(Heiratsurkunde bezw. Taufschein.)* |
| 17. Namen und Geburtszeit (Urkunde des Standesbeamten beizulegen) der hinterbliebenen unter 15 Jahre alten Kinder eventl. Enkel, und wenn der Getödtete mehrmals eine Ehe eingegangen hatte, unter Angabe der Ehe, der sie entsprossen. Name und Geburtszeit der sonstigen Personen, denen der Getödtete etwa zur Zeit des Todes noch Unterhalt zu geben verpflichtet war: z. B. Geschwister 2c., außereheliche Kinder, bezüglich deren die Vaterschaft anerkannt ist. | *Josef Huber geb. 15. VIII. 1886.* *Margaretha Huber, geb. 21. III. 1888.* |
| 18. Bezeichnung des Vormundes der Kinder. Wer ist empfangsberechtigt hinsichtlich der Entschädigung der Kinder? | *Johann Weiss, Taglöhner in Neuhausen.* *Empfangsberechtigt hinsichtlich der Kinderrenten nach amtsgerichtl. Zuschrift die Wittwe Huber.* |
| 19. Wenn der Getödtete der einzige Ernährer von Ascendenten (Eltern, Großeltern) war, Benennung derselben mit Nachweis der Bedürftigkeit (Vermögens- und Erwerbsverhältnisse) 2c. | *Andreas Huber, Austrägler in Neustadt a. W. (74 Jahr alt.)* |
| 20. Wenn der Getödtete ein (Reichs-) Ausländer war, Angabe des Wohnortes, den die Hinterbliebenen zur Zeit des Unfalls hatten. | |
| 21. Künftiger Wohnort der Wittwe, bezw. der Doppelwaisen. | *Haidhausen, Grube No. 6.* |
| 22. Aufgest. *München, 20. Mai 1894.* *N. N., k. Inspektor.* Vorstehende zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung aufgenommenen Angaben werden von den unterzeichneten Entschädigungsberechtigten anerkannt. *München, den 21. Mai 1894.* *Margaretha Huber.* *Johann Weiss.* | |

Beilage VIII.

# Protokoll

aufgenommen bei der k. Bahnexpedition Penzberg.

Betreff:
Verletzung des Hilfsbremsers Joseph Maier am 23. Januar 1894 in der Station Penzberg, hier dessen Entschädigung auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes.

Penzberg, den 16. April 1894.

Präs.:
Die Unterzeichneten.

Dem auf Vorruf erschienenen Hilfsbremser Joseph Maier wird eröffnet, daß er vom 20. lfd. Mts. ab zu dem vor seiner im Betreffe bezeichneten Verletzung bezogenen Tagesverdienst von 2 Mk. 80 Pf. wieder verwendet wird.

Derselbe erklärt hierauf:

„Ich bin damit einverstanden, daß ich für die Zeit, in welcher mir dasselbe Tagesverdienst wie vor meiner vorbemerkten Verletzung gewährt wird, eine mir etwa zukommende Unfallrente nicht beziehen werde, da der Lohn abrechnungsweise als solche gilt."

L. U.
Joseph Maier.

N. N.
Oberexpeditor.

Abschnitt E.

# Stations-Verwaltungsdienst.

## Regiematerialien und Inventar.

### Regiematerialien und Regieaversum.

Die zur Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Diensträume nothwendigen Materialien werden den Dienstesstellen von Amtswegen zugewiesen. Das jährliche Verbrauchsquantum ist fixirt; eine Ueberschreitung desselben muß entsprechend begründet werden.

Die jeweils von der Generaldirektion festgesetzten Quantitäten an Holz, Kohlen, Petroleum und Lampenöl werden den Dienstesstellen bekannt gegeben.

Ueber die Abgabe und Aufbewahrung von Petroleum bestimmt § 9 der Vorschriften über die Behandlung und Anschaffung der sämmtlichen bei den k. b. Staatseisenbahnen eingeführten Normal-Lampen für Petroleum und Fettöl Folgendes:

An Verbrauchsstellen (Stationen und Bahnmeisterdistrikte), welche innerhalb 4—5 Wochen einen Bedarf von ungefähr 150 kg Petroleum haben, werden Fässer abgegeben, die jedoch bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 3 Mark per Stück nach längstens 8 Wochen leer zurückgeliefert werden müssen (siehe Generaldirektions-Entschließung vom 14. Februar 1886 Nr. 5459, Anlieferung voller und Rücklieferung leerer Fässer betr.)

Petroleumfässer sollen, wo immer nur möglich, durch Einsetzen einer Pumpe am Spunde entleert werden, während das Anbohren (Anzapfen) zu unterlassen ist. Für ein durch ungeeignete Behandlung unbrauchbar gemachtes Petroleumfaß sind von der betreffenden Rückgabestelle die laufenden Verkaufspreise, z. B. 4 Mark per Stück zu vergüten (siehe auch Generaldirektions-Entschließung vom 31. August 1889 Nr. 80072/16319II). Verbrauchsstellen mit einem geringeren als dem oben angegebenen Bedarfe sind von den kgl. Oberbahnämtern mit je 2 Normal-

Petroleumkannen, welche einen Netto-Inhalt von 20—25 kg besitzen, zu versehen (siehe Generaldirektions-Entschließung vom 11. Oktober 1884 Nr. 72945 „Abgabe von Petroleum an die Bahnmeister betr.“) und muß dafür Sorge getragen werden, daß eine Kanne stets im Gebrauche ist, während die andere sich beim Füllen oder auf dem Transporte befindet.

Der Transport der leeren wie gefüllten Kannen und Fässer sämmtlicher Beleuchtungs- und Schmiermaterialien wird an bestimmten Wochentagen durch die Feuerhallen vermittelt und vergehen bis zum Vollzuge derselben — je nach der Entfernung — 6—8 Tage; es wurde deshalb zur Vermeidung von verspäteten oder unrichtigen Zustellungen Folgendes angeordnet:

1. Die Verbrauchsstellen haben die vorschriftsgemäß ausgefüllte Bestellung, aus welcher außer dem benöthigten Quantum auch die Materialgattung deutlich zu ersehen sein muß, an die betreffende Centralmagazins-Verwaltung oder Betriebswerkstätte zu senden, zugleich aber auch die leeren Gefäße mittelst Regiefrachtkarten bei der zuständigen Feuerhalle aufzugeben, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, daß die Abgabestelle eine Controle über die zu empfangenden Gefäße üben und bei einer unrichtigen Expedition sofort reklamiren kann.

2. Die Bestellungen müssen rechtzeitig, d. h. mindestens 8 Tage vor dem wirklichen Bedarfe aufgegeben werden.

3. Telegraphische Bestellungen sind soviel als möglich zu vermeiden; dieselben können nur in ganz außergewöhnlichen Fällen und zwar ohne Verantwortung der Abgabestellen berücksichtigt werden.

4. Leere Gebinde und Gefäße, welche ohne die vorgeschriebene Bestellung einlaufen, werden nicht berücksichtigt.

5. Zum Füllen dürfen nur vollkommen dichte Kannen eingesendet werden.

Defecte Kannen sind zur Reparatur, soferne dieselbe nicht an Ort und Stelle zweckmäßig vorgenommen werden kann, an das zuständige Oberbahnamt zu senden.

Die Aufbewahrung des Petroleums darf seiner Feuergefährlichkeit wegen nicht in unmittelbarer Nähe eines geheizten Ofens oder Herdes stattfinden; ebensowenig darf das Umfüllen desselben in der Nähe eines offenen Lichtes oder Feuers vorgenommen werden. Die Ausfüllung des Petroleums aus den Fässern, dann die Vertheilung an die Bediensteten ist nur zur Tageszeit zu vollziehen.

Geräth Petroleum aus irgend einer Veranlassung in Brand, so ist das Feuer mit Sand oder alten Decken zu überwerfen, Wasser dagegen darf zum Löschen nicht verwendet werden, wohl *aber ein* Extinkteur, Milch und Salmiakgeist. Da das Petroleum

bei 10 Grad Kälte zu erstarren beginnt, ist es vor solcher geeignet zu schützen. Am sichersten wird dasselbe in unbewohnten kellerartigen Räumen aufbewahrt. Das Petroleum darf in kein Gefäß gebracht werden, das zur Aufbewahrung von fetten Oelen oder ähnlichen Stoffen gedient hat; die geringste Menge davon genügt, ein mangelhaftes Brennen der Lampen zu veranlassen; ebenso wenig dürfen Fettöltrichter zum Umfüllen des Petroleums oder fettige Dochtscheeren zum Beschneiden des Dochtes verwendet werden.

Für den Verbrauch von Stearin- und Unschlittkerzen, Glascylindern, Cylinderwischer, Glaskugeln, Putzwolle und Plombirspagat, Reisigbesen, Weidenkörben, Lampendochten sind Einheitsziffern aufgestellt, welche aus Dienstbefehl Nr. 49 vom Jahre 1882 zu ersehen sind.

Die bezüglichen Bestimmungen lauten:

„1. Stearinkerzen sind ausschließlich nur an dasjenige dienstthuende Personal abzugeben, welches nicht mit Handlaternen für Oel- oder Petroleumbeleuchtung und den nöthigen Requisiten hiezu versehen werden kann. Für 30 Stunden wirklich geleisteten Nachtdienst hat ein Packet (= 12 Stück) Stearinkerzen als Verbrauchs-Einheitsnorm zu gelten. Nachdem für Beleuchtung von Bureauräumlichkeiten 2c. 2c. überall Einrichtungen für Petroleum- resp. Gasbrand bestehen, und zum Siegeln der Geldrollen und Packetsendungen Unschlittkerzen dieselben Dienste leisten, wie Stearinkerzen, hat eine Abgabe der letzteren zu Bureauzwecken jeder Art künftig zu unterbleiben.

2. Der Verbrauch von Unschlittkerzen zum Siegeln der Geldrollen und Packetsendungen ist für Aemter und Verwaltungen auf jährlich 4 kg; für größere Expeditionen auf 3 kg; für kleinere Expeditionen auf 2 kg; für Haltestellen auf 1 kg festzusetzen.

3. Glascylinder sind per Jahr und Lampe 6 Stück,

4. Lampendochte nach Bedarf und Bestellung nicht über 100 gr per Jahr, Sorte und Lampe,

5. Cylinderwischer, Glasbassins und Reservebrenner nur gegen Einlieferung der defecten Stücke,

6. Putzwolle 375 gr per Jahr und Lampe,

7. Plombirspagat per 1000 Wagen 1 kg bei einer Länge von circa 500 m,

8. Reisigbesen für Expeditionen und Haltstellen 1—3 Dutzend, je nach der Größe der Station und des Perrons zu verabfolgen.

Für Aemter und Verwaltungen ist die Maximalabgabe auf Grund praktischer Erfahrungen im Vergleiche festzustellen.

9. Körbe zum Transporte des Brennmaterials vom Lagerplatz zu den Heizanlagen 2—4 Stück per Jahr."

Auf Grund dieser Bestimmungen ist der Bedarf festzustellen und die Bestellung bei der zuständigen Centralmagazinsverwaltung zu bethätigen.

In Oberbahnämtern ohne Centralmagazinsverwaltung werden diese Bestellungen durch die Magazinsabtheilung der Betriebswerkstätte besorgt. Die abquittirten Lieferscheine sind in allen Fällen an die Abgabestelle zurückzusenden.

Bei Bestellung von Cylindern und Lampendochten sind die betreffenden Nummern (wenn Normallampen, die Nummern derselben) anzugeben.

Plomben werden von sämmtlichen Dienstesstellen bei der Centralmagazinsverwaltung in Nürnberg bestellt; die abgenommenen alten Bleie sind ebenfalls dorthin einzusenden. (Bestelltermine siehe Terminskalender.)

Ueber den Eingang von Materialien sind genaue Aufschreibungen zu führen und zwar könnte hiezu zweckdienlich das beiliegende Formular (Beilage I) verwendet werden.*

Der Empfang ist in den Materialabgabebüchern der kgl. Centralmagazinsverwaltung und der betreffenden Betriebswerkstätte bezw. durch Abquittirung der betreffenden Lieferscheine zu bestätigen. Ueber die ertheilte Quittung ist jeweils bei den betreffenden Einträgen im Empfangsverzeichnisse Vormerkung zu machen.

Die Abgabe von Petroleum und Lampenöl für den Bedarf der Wechselwärter hat durch die Stationen zu erfolgen.

Zur Ermöglichung einer Controle des Verbrauchs empfiehlt es sich, über diese Abgabe ebenfalls genaue Aufschreibung zu führen. Hier könnte das Muster nach Beilage II in Verwendung kommen.

Der Bedarf an Petroleum für eine Lampe läßt sich auf Grund der Vorschriften zur Behandlung und Bestellung der Normalpetroleumlampen im Zusammenhalt mit dem Beleuchtungskalender — Beilage IX der Fahrdienstinstruktion — feststellen.

Beispielsweise trifft auf einer Station im Winterfahrplan 1894/95 der erste Zug früh um 6 Uhr ein, während der letzte Zug

---

* Bei der Uebernahme von Petroleumfässern ist deren Beschaffenheit sorgfältig zu prüfen und sind gefundene Mängel und Abgänge nach Maßgabe der Dienstanweisung betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei beschädigten oder mit Gewichtsverlust angekommenen Gütern zu constatiren. Diese Constatirung hat auch dann zu geschehen, wenn sich Mängel ergeben, welche Verluste bei längerer Lagerung befürchten lassen, wie namentlich schlechte Beschaffenheit der Daubenfrösche (Faßgriffe) an der Innenseite. Diese sind häufig morsch und undicht, deßhalb mit Schilf gestopft und auch mit Oelfarbe dick überstrichen, welche durch die lösende Wirkung des Petroleums erst nach längerer Zeit durchbrochen wird.

Beilage I.

# Verzeichniß
der für die
## Station Wahl festgesetzten Materialien
### pro 1894.

| Datum des Empfanges | | | Festgesetztes und genehmigtes Quantum pro Jahr | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Holz | Torf | Kohlen | Petroleum | | | Kerzen | | Glascylinder | Cylinder-Wischer | Glaskugeln mit Brenner | Putzwolle | Plombirspagat | Reisigbesen | Weidenkörbe | Lampendocht | Lampenöl | Plomben |
| | | | | | | Brutto | Tara | Netto | Stearin | Unschlitt | | | | | | | | | | |
| Tag | Monat | Jahr | Ster Stck. | cbm | Ctr. | Gewicht in Kilo | | | kg | kg | Stck. | Stck. | Stck. | kg | kg | Stck. | Stck. | g | kg | kg |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Beilage II.

# Verzeichniß
über
## das an die Wechselwärter abgegebene Petroleum.

| Abgabe | | | An | Kilogramm | An | Kilogramm | An | Kilogramm | Empfangsbestätigung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tag | Monat | Jahr | | | | | | | |
| *10* | *I.* | *1890* | *Gruber* | *10* | | | | | *Gruber* |
| | | | | | *Merling* | *10* | | | *Merling* |
| | | | | | | | *Sellner* | *10* | *Sellner* |

Abends IX Uhr abgeht. Der Zugs- und Rangirdienst erfordern, daß vom Eintritt der Dunkelheit an bis nach Abgang des letzten Zuges und Morgens bis zum Eintritt der Tageshelle die Wechsellaternen beleuchtet sind.

Wieviel Brennstunden ergeben sich hienach für eine Wechsellaterne in der benannten Winterfahrordnung und wieviel Petroleum darf in maximo für eine Laterne verbraucht werden?

Die Winterfahrordnung 1894/95 hat mit dem 1. Oktober begonnen und endet mit dem 31. Mai 1894.

Die Wechsellaternen sind spätestens 20 Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunft eines Zuges zu beleuchten. Nach Maßgabe des Beleuchtungskalenders ergibt sich nun in der Zeit vom 1. bis 15. Oktober eine Brennzeit von

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. mit 15. Okt. | Nachm.<br>Vorm. | $5^{50}$—IX | 190 Min.<br>$\frac{15 \times 190}{60}$ | = 47 Stunden. |
| 16. mit 31. Okt. | Nachm.<br>Vorm. | $5^{20}$—IX<br>$V^{40}$—$6^{10}$ | 250 Min.<br>$\frac{16 \times 250}{60}$ | = 66 Stunden. |
| 1. mit 15. Nov. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{40}$—IX<br>$V^{40}$—$6^{50}$ | 330 Min.<br>$\frac{15 \times 330}{60}$ | = 82 Stunden. |
| 16. mit 30. Nov. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{20}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{10}$ | 370 Min.<br>$\frac{15 \times 370}{60}$ | = 92 Stunden. |
| 1. mit 15. Dez. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{10}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{30}$ | 400 Min.<br>$\frac{15 \times 400}{60}$ | = 100 Stunden. |
| 16. mit 31. Dez. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{10}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{50}$ | 420 Min.<br>$\frac{16 \times 420}{60}$ | = 112 Stunden. |
| 1. mit 15. Jan. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{30}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{40}$ | 390 Min.<br>$\frac{15 \times 390}{60}$ | = 99 Stunden. |
| 16. mit 31. Jan. | Nachm.<br>Vorm. | $4^{45}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{30}$ | 365 Min.<br>$\frac{16 \times 365}{60}$ | = 97 Stunden. |
| 1. mit 15. Febr. | Nachm.<br>Vorm. | $5^{15}$—IX<br>$V^{40}$—$7^{15}$ | 320 Min.<br>$\frac{15 \times 320}{60}$ | = 80 Stunden. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 16. mit 29. Febr. | Nachm. $5^{40}$—IX<br>Vorm. $V^{40}$—$6^{50}$ | 270 Min.<br>$\frac{14 \times 270}{60} =$ | 63 Stunden. |
| 1. mit 15. März | Nachm. $VI^{10}$—IX<br>Vorm. $V^{40}$—$6^{15}$ | 205 Min.<br>$\frac{15 \times 205}{60} =$ | 51 Stunden. |
| 16. mit 31. März | Nachm. $IV^{30}$—IX<br>Vorm. — | 150 Min.<br>$\frac{16 \times 150}{60} =$ | 40 Stunden. |
| 1. mit 15. April | Nachm. VII—IX<br>Vorm. — | 120 Min.<br>$\frac{15 \times 120}{60} =$ | 30 Stunden. |
| 16. mit 30. April | Nachm $VII^{20}$—IX<br>Vorm. — | 100 Min.<br>$\frac{15 \times 100}{60} =$ | 25 Stunden. |
| 1. mit 15. Mai | Nachm. $VII^{40}$—IX<br>Vorm. — | 80 Min.<br>$\frac{15 \times 80}{60} =$ | 20 Stunden. |
| 16. mit 31. Mai | Nchm. $VIII^{10}$—IX<br>Vorm. — | 50 Min.<br>$\frac{16 \times 60}{60} =$ | 13 Stunden. |

Nach vorstehender Ueberſicht ergeben ſich ſonach während der Winterfahrordnung 1894/95 in Summa 1017 Stunden Brennzeit für je eine Lampe. Der ſtündliche Petroleumverbrauch einer Wechſellaternenlampe beträgt bei Verwendung der Normallampe IV gemäß der Vorſchriften zur Behandlung und Beſtellung der Normalpetroleumlampen 17 gr. Dies ergibt für je eine Lampe bei 1019 Stunden Brennzeit einen Geſammtverbrauch von 17 289 gr. = 17,3 kg.

Alljährlich bis zum 3. Januar iſt dem vorgeſetzten kgl. Oberbahnamte ein Verzeichniß nach beigefügtem Muſter (Beilage III) vorzulegen, aus welchem der wirkliche Verbrauch von Petroleum und Lampenöl zu erſehen iſt.

Der Mehrverbrauch gegenüber dem fixirten Quantum iſt in der Rubrik Bemerkungen zu begründen. Die Begründung hat ſich auf thatſächliche Verhältniſſe, welche bei der urſprünglichen Bemeſſung des Fixums nicht vorausgeſehen werden konnten, und einen Mehrverbrauch von Beleuchtungsmaterial herbeiführten, zu ſtützen. Angaben, wie „ſchlechte Qualität des Petroleums ꝛc. ꝛc.“ ſind unzuläſſig.

Außerdem iſt bis längſtens 10. Dezember jeden Jahres der jährliche Bedarf an Regiematerialien (Stearinkerzen, Unſchlittkerzen,

Beilage III.

Station ______________ Oberbahnamt: ______________

Etatsjahr 189 ______________

# Verzeichnis

über

## den Empfang und Verbrauch von Beleuchtungs-Material.

| Nr. | Verbrauchs-Stelle | Fixum | | Empfang | | Verbrauch | | Uebergang | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Petroleum | Lampenöl | Petroleum | Lampenöl | Petroleum | Lampenöl | Petroleum | Lampenöl | |
| | | kg | kg | kg | kg | kg | kg | kg | kg | |
| | | | | | | | | | | |

Glascylinder, Lampendochte, Cylinderwischer, Putzwolle, Plombirspagat, Reisigbesen, Körbe ꝛc.) dem k. Oberbahnamte anzuzeigen. Diese Vorlage ist mit der Semestralbestellung nicht identisch; diese hat vielmehr unabhängig hievon wie sonst zu geschehen.

Zur Begründung des Bedarfs an Stearinkerzen ist gleichzeitig die jährliche Anzahl der Brennstunden der bezüglichen Handlaternen, sowie die Art der Verwendung der letzteren anzugeben.

Ferner ist, um die erforderlichen Mengen an Lampendochten und Glascylindern ermessen zu können, die Anzahl der Lampen anzugeben. Die Bestellung könnte zweckdienlich in nachstehender Form bethätigt werden (Beilage IV).

Zur Bestreitung der sogenannten Regiebedürfnisse werden persönliche Schreibaversa gewährt.

Nur die Vorstände jener Stationen, für die ein Stationsregieaversum bewilligt ist, nehmen hieran nicht theil, da im Stationsregieaversum das persönliche Aversum inbegriffen ist.

Aus dem persönlichen Schreibmaterialaversum ist der persönliche Bedarf an Kielfedern, Stahlfedern, Federhaltern, Bleistiften, Farben, Farbstiften, Pinseln, feinem Siegellack, Briefpapier, Briefcouverts, Federmessern, Radiermessern, Papiermessern, Papierscheeren, Tintenwischern, Wandkalendern, Schreibkalendern, Notizbüchern, Radier*gummi*, Falzbeinen, Linealen, Reißfedern, einschließlich der Unter-

Beilage IV.

# Verzeichniß

über den jährlichen Bedarf an Regiematerialien bei der kgl. Bahnexpedition..............................unter Angabe der fixirten und im Jahre 189 verbrauchten Quantitäten.

| Vortrag | Genehmigtes Quantum | Erhalten | Verbrauch | Vorrat | Bedarf für 189 | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Holz* . . . . | *4 Ster* | *4* | *3 1/2* | *1/2* | *4* | |
| *Kohlen* . . . | *297 Zentn.* | *360* | *240* | *120* | *297* | |
| *Petroleum* . . | *900 kgr.* | *585* | *585* | — | *900* | |
| *Stearinkerzen* . | *4 kgr.* | *4* | *4* | — | *4* | *2 Handlaternen à 60 Brennstunden Control- und Uebergabsdienst.* |
| *Unschlittkerzen* . | *3 kgr.* | *3* | *3* | — | *3* | |
| *Lampenöl* . . | *50 kgr.* | *23* | *22* | *1* | *50* | |
| *Glascylinder* . | *186* | *189* | *160* | *29* | *186* | *Es sind 32 Lampen mit Petroleumbrand im Gebrauche.* |
| *Putzwolle* . . | *11 kgr.* | *10* | *10* | — | *11* | |
| *Plombirspagat* | *500 gr.* | *500* | *500* | — | *500* | |
| *Reisigbesen* . . | *30 Stück* | *30* | *30* | — | *30* | |
| *Weidenkörbe* . | *2 Stück* | *2* | *2* | — | *2* | |
| *Lampendochte* . | *1000 gr.* | *504* | *500* | *4* | *1000* | *32 Lampen mit Petroleum und 7 Handlaternen mit Oelbrand.* |

haltung für ärarialische Reißzeuge, Seife, Gummiarabicum zu bestreiten. (Bezüglich der Aversen der Ingenieure und Bahnmeister, sowie bezüglich der von denselben auf ihre Kosten zu beschaffenden Schreib-, Zeichnungs- und Packmaterialien bleibt die Entschließung vom 7. Februar 1871 Nr. 1793 „Aversa der technischen Beamten und Bediensteten für Beschaffung von Schreib- und Zeichnungsmaterialien betreffend" in Geltung. D. B. 83/1882.)

Aus dem Stationsregieaversum hingegen ist der Bedarf der Station (ausschließlich der Betriebswerkstätten und der Organe für Bahnunterhaltung) zu bestreiten an:

Kanzleipapier jeder Art, Conceptpapier, Kopfbögen (Bericht- und Correspondenzbögen), Fließ- und Unterlagpapier, Packpapier, Aktendeckel, Dienstcouverts, Geldrollenpapier, Tinte jeder Art, Streusand, Kleister, Kreide, Leim, Anzündwachs, Stempelfarbe (ausschließlich der Apparatenfarbe), Spagat oder Bindfaden (ausschließlich Plombirspagat), Heftfaden, Nadeln, Kleisterpinsel, Zündhölzer, endlich vorkommende Buchbinderarbeiten. (D. B. 49/1882.)

Für Reinigung der Dienstlokale werden besondere Aversa bezahlt. Die für solche Zwecke nothwendigen Materialien (Besen, Schropper, Putzhadern, Seife 2c.) sind aus diesen Aversen zu beschaffen.

Für das Abladen und Einlegen des Brennmaterials für die Dienstlokale dürfen keine Löhne bezahlt und verrechnet werden, sondern es sind diese Geschäfte durch das Stationspersonal zu besorgen.

Müssen hingegen zu diesen Arbeiten unter allen Umständen fremde Arbeitskräfte herangezogen werden, so ist an das vorgesetzte Oberbahnamt zu berichten und die Ermächtigung zur Zahlung der erwachsenen Auslagen zu erholen.

## Stationsinventar.

Wie schon mehrfach hervorgehoben, ist es eine Hauptaufgabe der Stationsvorstände, darauf zu sehen, daß die Inventargegenstände stets vollzählig vorhanden sind und sich in gebrauchsfähigem Zustande befinden. Wenn die vorhandenen Einrichtungsgegenstände nicht ausreichen, so ist motivirter Antrag auf Neubeschaffung der benöthigten Gegenstände beim vorgesetzten Oberbahnamte einzubringen. Wegen Instandhaltung der Petroleumlampen siehe „Vorschriften über die Behandlung und Anschaffung der sämmtlichen bei den k. b. Staatseisenbahnen eingeführten Normallampen für Petroleum und Fettöl". Es empfiehlt sich, in dem Raume, der zur Aufbewahrung der Lampen, der Cylinder, Dochte 2c. und der Reservetheile dient, ein Verzeichniß über sämmtliche auf der Station vorhandenen Lampen und Reservetheile aufzulegen, um

sich jederzeit über den Stand rasch orientiren zu können. Ein Muster zu einem solchen Verzeichniß ist in Anlage I beigefügt.*

Wird eine Beschädigung wahrgenommen, so ist die Reparatur ungesäumt zu veranlassen.

Der Reparatur selbst hat jederzeit die oberbahnamtliche Genehmigung vorauszugehen, weshalb zunächst Meldung nach anliegendem Muster (Anlage II) zu erstatten ist. Nur in dringlichen Fällen ist es gestattet, Reparaturen sogleich bethätigen zu lassen; die Erholung der nachträglichen Genehmigung hat jedoch alsdann ungesäumt zu erfolgen.

Wird die Ausführung der Arbeit zu den angesetzten Preisen vom k. Oberbahnamte genehmigt, dann ist auf Grund des jeweils herablangenden Bestellscheines für baldige Bethätigung derselben Sorge zu tragen.

---

* Es hat sich bereits mehrfach der Fall ereignet, daß das Personal bei Vornahme von dienstlichen Verrichtungen, zu welchen Stationsinventar, wie z. B. Leitern, Rollwagen zum Verladen, oder Draisinen zu benützen waren, in Folge oder unter Mitwirkung des mehr oder weniger defekten Zustandes dieser Vorrichtungen und Hilfsmittel körperliche Beschädigungen erlitten hat.

Bei der näheren Untersuchung der Ursachen solcher Unfälle hat sich ergeben, daß nicht nur von Seite der verantwortlichen Aufsichtsorgane, der Stationsvorstände und bezw. der Bahnmeister ꝛc. die zeitweise gebotene Controle über den vollkommen gebrauchsfähigen Zustand dieser Werkzeuge erheblich vernachlässigt war, sondern auch, daß von Seite des betheiligten Personals selbst ungeachtet der Wahrnehmung des gebrauchsuntüchtigen Zustandes solcher Vorrichtungen dennoch die Benützung dieser letzteren stattfand und überdies die bei erstmaliger Wahrnehmung gebotene Anzeige behufs sofortiger Hebung des Mangels unterblieb.

Es ist selbstverständlich, daß eine solche Saumsal in Bezug auf die Beaufsichtigung der steten Gebrauchstüchtigkeit des Stationsinventars zunächst die zur Controle verpflichteten Beamten und Bediensteten disziplinar straffällig erscheinen läßt, daß aber auch dasjenige Personal, welches trotz wahrgenommener Mängel dennoch sich der betreffenden Vorrichtungen bedient, in Fällen eintretender körperlicher Beschädigungen der Vorwurf eigenen Verschuldens treffen müsse.

Indem deshalb dem Personale hiemit der Gebrauch defekten Stationsinventars zum Zwecke der Hintanhaltung von Unfällen auf das Strengste untersagt wird, sieht sich die Generaldirektion veranlaßt, sämmtlichen Stationsvorständen und technischen Aufsichtsorganen die fortwährend genaueste Controle über den gebrauchstüchtigen Zustand aller bezüglichen Werkzeuge und Vorrichtungen mit dem ausdrücklichen Bemerken in Erinnerung zu bringen, daß sich dieselbe für etwaige Saumsal in Wahrnehmung von Mängeln oder in Vorkehrung sofortiger Wendung bestehender Defekte außer der geboten erscheinenden Strafeinschreitung die etwa veranlaßte Regreßnahme gegen wen immer gewahrt haben will.

Von vorstehender Entschließung ist das gesammte betheiligte Personal durch die Vorstände der k. Bahnämter, Verwaltungen und Expeditionen, die k. Streckeningenieure und Werkstättevorstände ꝛc. gegen Unterschrift geeignet zu verständigen. (D. B. 40/1882.)

Anlage I.

# Verzeichniß

der bei der Bahnexpedition **Wahl** im Gebrauch befindlichen Lampen und der hiezu vorhandenen Reservestücke.

| Nr. curr. | Inventar-Fol. | Ziff. | Wo im Gebrauch? | Beschreibung der Lampen | Stückzahl | vorhandene Reservestücke: Bassins* mit Brenner und Cylinder | Nummer des Dochtes | Nummer des Cylinders | Bemerkung. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 46 | 7 | Bureau (Fahrkarten=schalter). | Hängelampe mit Flaschenzug. (Glaskugel und Blechschirm.) | 1 | 1/4 | 16 | 55 | |
| 2 | 2 | 10 | do. | Stehlampe. (Glaskugel und Milchglasschirm.) | 6 | 2/24 | 16 | 55 | |
| 3 | 3 | 10 | Stiegenhaus u. Gepäck=pult. | Wandlampe mit Blechgestell. (Glaskugel und Blechschirm.) | 2 | 1/8 | 5 | 51 | |
| 4 | 13 | 11 | Bureau. | Hängelampe mit Flaschenzug. (Blechgestell, Schirm und Bassin.) | 1 | 2/4 | 16 | 55 | |
| 5 | 12 | 11 | Gepäckraum. | Hängelampe mit Flaschenzug. (Drahtgestell, Glaskugel und Blechschirm.) | 1 | 0/4 | 16 | 55 | |
| 6 | 20 | 16 | Güterhalle. | Hängelampe mit Flaschenzug. (Laternen=gehäuse.) | 1 | 1/4 | 5 | 51 | |
| 7 | 20 | 15 | Perron. | Hängelampe mit Flaschenzug. (Laternen=gehäuse.) | 1 | 0/4 | 5 | 51 | |
| 8 | 16 | 18 | Königssalon. | Elegante Hängelampe mit Flaschenzug. | 1 | 0/4 | 5 | 51 | |
| 9 | 17 | 18 | do. | Wandlampe; Consolen. | 2 | 0/6 | 16 | 55 | |
| 10 | 5 | 20 | Wartsaal I. u. II. Kl. | Hängelampe mit Rosette und Flaschenzug. | 2 | 0/7 | 16 | 55 | 1 Milchglasschirm in Reserve. |
| 11 | 8 | 22 | Wartsaal III. Kl. | Hängelampe mit Rosette und Flaschenzug. | 1 | 0/3 | 16 | 55 | 1 Milchglasschirm in Reserve. |
| 12 | 3 | 24 | Im Freien | Laternen mit Consolen. | 8 | 8/21 | 16 | 55 | |
| 13 | 4 | 24 | do. | Kandelaber=Laternen auf Pfosten. | 5 | 5/15 | 16 | 55 | Für gewöhnlich nur 4 in Gebrauch. |
| 14 | 2 | 24 | Abort. | Lampen in Laternengehäusen. | 4 | 1/15 | 1 | 36 | |

* Die vorhandenen Bassins sind als Zähler, die vorräthigen Cylinder als Nenner vorgetragen.

Aufgestellt: Wahl, den . . . . . . . . . .

Kgl. Bahnexpedition.

Anlage II.

## Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Abfertigungsstelle: *Wahl.*

Oberbahnamt ..................

# Meldung

über

## reparaturbedürftige Inventar-Gegenstände.

| Nr. curr. | Der Gegenstände | | Inventar | | Werth | | Zeit der Anschaffung | | Nähere Bezeichnung des Defektes und Bemerkung ob im Stationsorte die Reparatur ausführbar | Reparatur-Kosten | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl | Bezeichnung | Fol. | Ziff | Mk. | Pf. | Jahr | Mt. | | Mk. | Pf. |
| *1* | *1* | *Winde* | *15* | *11* | *68* | *57* | *1874* | | *1 Arretirungsvorrichtung, dann ein schmiedeeiserner Ring und 2 Zapfen zur Befestigung des Blechgehäuses wären neu zu ersetzen. Schaden durch langjährige Benützung entstanden. Reparatur hier möglich. Kostenvoranschlag des Schmiedmeisters Adelwart . . . . . . . .* | *3* | — |
| *2* | *2* | *schmiedeeiserne Baumgriffe mit eschernem Stiele* | *16* | *21* | *10* | *40* | *1887* | | *Durch starke Abnützung unbrauchbar geworden. Neuersatz dringend nothwendig. Der Kostenvoranschlag des Schmiedmeisters Adelwart stellt sich incl. Wagnerarbeit pro Stück auf . . . welcher Satz bei den hohen Eisen-, Holz-u. Kohlenpreisen als nicht zu hoch erachtet werden dürfte* | *6* | — |
| *3* | *1* | *Hänglampe* | *20* | *10* | *10* | — | *1886* | | *Normallampe I (II. III) Bassin gesprungen, Brenner defekt. Austausch erbeten. Schaden durch langen Gebrauch entstanden.* | | |

*Wahl, den 22. Februar 1894.*

*Gehorsam*

*Kgl. Bahnexpedition:*
*N. N.*

Nach geschehener Arbeitslieferung werden die Rechnungen der Geschäftsleute mit dem Bestellscheine dem k. Oberbahnamte vorgelegt.

Auf Grund dieser Belege wird dann eine vorschriftsmäßige Zahlungsberechnung erstellt und zur Honorirung hinausgegeben. Auf dieser Zahlungsberechnung ist vom Stationsvorstande die wirkliche und preiswürdige Arbeitslieferung zu bestätigen.

Der betreffende Handwerksmann hat die Richtigkeit der Ansätze unterschriftlich anzuerkennen und dann den Geldempfang ebenfalls zu quittiren.

Solche Zahlungsberechnungen sind gebührenpflichtig. Die Aufrechnung dieser Zahlscheine an die k. Oberbahnamtskasse erfolgt nach Maßgabe der für die Aufrechnung von Zahlscheinen bestehenden Bestimmungen.

Gemäß Ziff. 19 des gedruckten Ausschreibens der Generaldirektion vom 30. Dezember 1884 Nr. 76665 ist im Laufe des Monats Dezember eines jeden Jahres ein gründlicher Sturz des Mobiliarinventars durch die Vorstände sämmtlicher Stationen vorzunehmen.

Ueber die bei den Sturzvornahmen vorgefundenen unbrauchbaren und zur Abschreibung sich eignenden Gegenstände ist ein Verzeichniß (Anlage IV) unter Angabe der Inventarnummer, der Werthe und der Anschaffungszeiten, sowie unter Begründung der Abschreibung anzufertigen und belegt mit dem Sturzprotokolle (Anlage III) bis längstens am 10. Januar des folgenden Jahres dem k. Oberbahnamte in Vorlage zu bringen.

Sturzverhandlung siehe Beilage III und IV.

Anlage III.

**Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.**

Dienstesstelle: Oberbahnamt

*Wahl.* ..............................

# Protokoll

aufgenommen bei der k. Post- und Bahnexpedition *Wahl.*

**Betreff:**
Inventarsturz.

Wahl, den 1. .................... 189

Gegenwärtig:

..............................

Unterm Heutigen wurde der gemäß Ziff. 19 des gedruckten Ausschreibens vom 30. Dezember 1884 Nr. 76665 vorgeschriebene Inventarsturz bethätigt und hiebei constatirt, daß die im anruhenden Verzeichnisse sub. I Nr. 1 bis 11 aufgeführten Gegenstände wegen Unbrauchbarkeit im Inventar abzuschreiben wären.

Sämmtliche hier in Frage kommenden Gegenstände wurden der Dringlichkeit wegen im Laufe des Jahres bereits neu ersetzt.

Bei dem unter II Ziffer 3 vorgetragenen Stationsstempel dürfte seinerzeit Antrag auf Zugangführung übersehen worden sein.

Die unter Ziffer 6, 7 und 9 aufgeführten Gegenstände, welche unzweifelhaft aus Ladegebühren beschafft worden sein dürften, können nicht entbehrt werden und wären deshalb ins Inventar aufzunehmen.

Die übrigen Inventargegenstände sind vollzählig vorhanden und sämmtliche im guten und gebrauchsfähigen Zustande.

V. u. u.

N. N. N. N.
Stationsvorstand. Adjunkt.

Anlage IV.

**Station** *Wahl.* **Kgl. Oberbahnamt**

# Verzeichniß

der bei der kgl. Bahnexpedition *Wahl* zum Abschrieb geeigneten, sowie der zuzuführenden Inventargegenstände.

| Inventar Nr. | Inventar Fol. | Inventar Ziffer | Benennung des Gegenstandes | Jahr der Anschaffung | Stückzahl | Anschaffungskosten M. | Anschaffungskosten ₰ | Ursache u. Begründung der Abschreibung. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **I. Abzuschreiben.** | | | | | |
| *1* | *1* | *1* | *Walseek Karte* | *1884* | *1* | *6* | — | *Veraltet und desshalb zum Dienstgebrauch nicht mehr geeignet.* |
| *2* | *1* | *2* | *Koch Stationsverz.* | *1887* | *1* | *4* | — | *do.* |
| *3* | *1* | *4* | *Kursbuch* | *1889* | *1* | *7* | — | *do.* |
| *4* | *5* | *20* | *Papierkorb* | *1880* | *1* | *2* | — | *Vollständig gebrochen und nicht mehr auszubessern.* |
| *5* | *5* | *29* | *Schreibzeug* | *1874* | *3* | *3* | *60* | *Nach langjährigem Gebrauche zerbrochen.* |
| *6* | *10* | *12* | *Stehlampen* | *1874/81* | *2* | *10* | *86* | *do.* |
| *7* | *11* | *13* | *Hänglampen* | *1877/83* | *2* | *16* | — | *Der grossen Schadhaftigkeit wegen Reparatur nicht mehr angezeigt.* |
| *8* | *11* | *15* | *Handlaterne* | *1875* | *1* | *4* | *11* | *do.* |
| *9* | *14* | *9* | *Ladebrücke* | *1875* | *1* | *15* | *43* | *do.* |
| *10* | *15* | *12* | *Leiter zum Laternenanzünden* | *1874* | *1* | *8* | *57* | *do.* |
| *11* | *15* | *18* | *Schrotleiter* | *1884* | *1* | *16* | — | *do.* |
| | | | | *Sa.* | | *93* | *57* | |

| Inventar | | | Benennung des Gegenstandes | Jahr der Anschaffung | Stückzahl | Anschaffungskosten* | | Ursache der Zuführung. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Fol. | Ziffer | | | | M. | ₰ | |
| | | | **II. Zuzuführen.** | | | | | |
| 1 | 7 | 49 | *Drehstuhl* | *1889* | *1* | *6* | — | *Neu zugewiesen, Mehrung.* |
| 2 | 7 | 50 | *Staffelei* | *1889* | *1* | *5* | — | *Wurde seinerzeit von Station N. zugewiesen, ohne dass bis jetzt Inventarisirung erfolgt wäre.* |
| 3 | 7 | 51 | *Stationsstempel* | *unbekannt* | *1* | *1* | — | *Nicht inventarisirt.* |
| 4 | 12 | 23 | *Handlaterne mit Oellämpchen* | *1889* | *2* | *1* | — | *Neu zugewiesen, Mehrung.* |
| 5 | 12 | 24 | *Lampenstellage* | *1889* | *1* | *6* | — | *Seinerzeit von der Centralmagazinsverwaltung abgegeben; Inventarisirung noch nicht erfolgt.* |
| 6 | 16 | 23 | *Ladebrückchen aus Holz* | *unbekannt* | *2* | *6* | — | *Nicht inventarisirt, wahrscheinlich s. Z. aus Ladegebühren beschafft.* |
| 7 | 16 | 24 | *Baumgriff, schmiedeeiserner mit eschernem Stiele* | „ | *3* | *15* | *60* | *Inventarisirt sind 2 St., vorhanden sind 5 St.; wahrscheinlich s. Z. aus Ladegebühren beschafft.* |
| 8 | 16 | 25 | *Viehbarriere* | „ | *1* | *4* | — | *Zuganaführung mit Verfügung des k. O.-B.-A. vom 4./VI. 1889 Nr. 26988/11114 IV. angeordnet.* |
| 9 | 16 | 26 | *Schlitten* | „ | *1* | *10* | — | *Wahrscheinlich seinerzeit aus Ladegebühren beschafft.* |
| | | | | *Sa.* | | *42* | *60* | |

* Wenn Anschaffungswerth nicht angegeben werden kann, so ist der Schätzungswerth anzugeben, da in den Inventarverzeichnissen jeder Gegenstand mit einem Werthe aufzuführen ist.

*Wahl, den* ..........................................................

*Kgl. Bahnexpedition*
*N. N.*

# Instruktionen, Hilfsbücher und Plakatwesen. Stationscontrole.

## Verzeichniß der Instruktionen und Reglements, welche bei einer Expedition aufliegen müssen.

A.

Allgemeine Dienstvorschriften für die Angehörigen der k. b. Verkehrsanstalten. Giltig vom 1. Juni 1885.

Uniformirungsvorschriften für das Eisenbahnpersonal der k. b. Verkehrsanstalten. Ausgegeben im Juli 1882. Verordnungsblatt Nr. 53.

Verordnung über die Benützung und Unterhaltung der Staatsgebäude. Neue amtliche Handausgabe vom Jahre 1888.

Instruktion für die Vorstände der Bahnämter. Giltig vom 15. Januar 1876.

Anweisung über die Benützung des Extinkteurs.

Hausordnung für Inhaber von Wohnungen in bahnärarialischen Gebäuden. Ausgegeben 1884.

Instruktion über die Benützung und Instandhaltung der Bodenwagen auf den k. b. Staatseisenbahnen. Giltig ab 1. Juli 1887. Anhang hiezu vom 1. November 1887.

Vorschriften über die Behandlung und Anschaffung der sämmtlichen bei den k. bayer. Staats-Eisenbahnen eingeführten Normallampen für Petroleum und Fettöl. Oktober 1890.

Anmerkung: Zur Information des mit der Behandlung des Petroleums und der Petroleumlampen betrauten Personals hat der unter der Bezeichnung „Vorschriften über die Behandlung des Petroleums und der Petroleumlampen vom Okober 1890" bei dem Materialdepot aufliegende Auszug aus der erwähnten Instruktion zu dienen.

Bestellungen auf denselben sind unter Beachtung der Bestimmungen des Dienstbefehles Nr. 118 vom 1. August 1886 bei dem Regie- und Billetenbureau einzureichen.

Statut der Betriebskrankenkasse der k. b. Staatseisenbahnverwaltung. Giltig vom Jahre 1892.

Vollzugsvorschriften hiezu.

Satzungen der Arbeiterpensionskasse der k. b. Staatseisenbahnverwaltung. Giltig ab 1. Januar 1891. Zweite Auflage 1893.

Vollzugsvorschriften hiezu. Giltig vom 1. Januar 1893.

Verordnungs- und Anzeigeblatt für die k. b. Verkehrsanstalten.

Längenverzeichniß der k. b. Staatseisenbahnen unter Zugrundelegung der Angaben des General-Kilometeranzeigers v. Jahre 1888.

Koch's Stationsverzeichniß.

Reichs-Coursbuch. (Nur bei frequenteren Stationen.)

Allgemeiner Kilometerzeiger für die k. b. Staatseisenbahnen nebst Instradirungstabelle. Giltig vom Jahre 1883 nebst Nachträgen.

Verzeichniß der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. November 1888.

Verzeichniß der dem Deutschen Eisenbahnverkehrverbande angehörenden Verwaltungen. Aufgestellt Februar 1887.

Anweisung für das Verhalten bei Schneeverwehungen, bezw. bei den Schneeräumungsarbeiten. Ausgegeben 1890.

Anleitung über die erste Hilfeleistung bei Unfällen auf Eisenbahnen vor der Ankunft eines Arztes. Vom Jahre 1894. (Ist auch in Plakatform erschienen und ist in den Bureauräumen, dann in den Dienstwagen, Güterhallen, Stationsdienerzimmer ꝛc. ꝛc. anzubringen. — Siehe G. D. E. Nr. 43275 I vom 2. Mai 1894.)

**Ba. Bd. Bg. Bh.**

Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893 mit Ausführungsbestimmungen.

Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns. Giltig vom 1. Oktober 1893.

Instruktion für den Fahrdienst auf den bayerischen Staatseisenbahnen. Giltig vom 1. Oktober 1883. Fünfte Auflage.

Signalordnung für die k. b. Staatseisenbahnen vom 1. Jan. 1893 mit Ausführungsbestimmungen giltig vom 1. September 1893.

Fahrdienstbuch.

Vorschriften für den Gebrauch der elektrischen Läutwerke. (System Frischen.) Giltig vom 1. November 1890.

Vorschriften über die Anwendung von Knallsignalen, sowie über die Aufbewahrung der Knallkapseln. Giltig vom 1. Dezember 1887.

Allgemeine Dienstanweisung, betreffend die Einrichtung, Bedienung und Instandhaltung der Central-Weichen- und Signalapparate, sowie den Fahr- und Rangirdienst in centralisirten Stationen. Giltig vom September 1889. Zusammenstellung der Rangirpfiffsignale auf den centralisirten Stationen. Januar 1891.

Bestimmungen über die zulässige Maximalbelastung der verschiedenen Züge der k. bayer. Staatseisenbahnen. Ausgegeben im Januar 1889.

Bestimmungen über die Zusammenstellung der Güterzüge. Ausgegeben 1885.

Instruktion für die Ermittelung der Zugsbelastungen auf Vizinalbahnen. Ausgegeben 1882. (Nur auf Vizinalbahnstationen und den Anschlußstationen der betr. Hauptbahu, sowie bei Stationen mit Fahrpersonal, welches Vizinalbahnstrecken befährt, nothwendig.)

Instruktion für das Nachschieben der Züge mit Lokomotiven.

Vorschriften über Benützung der Draisinen, Roll- und Bahndienstwagen auf den k. bayer. Staatseisenbahnen. Giltig vom 1. Januar 1884 an.

Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure der bayer. Staatseisenbahnen (mit zwei Anhängen.) Giltig vom 1. Juli 1886 an.

Diensteinstruktion für die Bahnmeister. Giltig vom 1. Jan. 1884.

Instruktion für die Lokomotivführer, Führerlehrlinge und Heizer. Ausgegeben 1890. Handschriftliche Berichtigung dieser Instruktion und Deckblätter 1—4 hiezu siehe D. B. 58/1892.

Instruktion für die Wagenwärter. Ausgegeben 1884.

Instruktion für die Wechsel- und Bahnwärter der k. bayer. Staatseisenbahnen. Giltig vom 1. Januar 1884 an.

Zusammenstellung der Vorschriften für die zum Schrankendienst und zum Dienste am Wärterhause heranzuziehenden Familienangehörigen der Bahn- und Wechselwärter. Giltig vom 1. März 1891.

Bestimmungen über die Bemessung der täglichen Dienstzeit des Personals im Bahnbewachungs- und Weichenstellungsdienste mit Nachtrag. März 1891.

Instruktion über die Behandlung der Gasbeleuchtung bei den Personenzügen. Ausgegeben 1879. (Nur bei Haupt- und Zugsausgangsstationen nothwendig.)

Verzeichniß der nutzbaren Längen der Ausweichgeleise, dann der durchgehenden Nebengeleise und der Sackspuren der Doppelbahnstrecken und Privatgeleise und sonstigen Spurverbindungen auf den k. bayer. Staatseisenbahnen. Hiezu ein Verzeichniß der Tunnels und ein alphabetisches Stationsverzeichniß. Aufgestellt im Februar 1891.

Verzeichniß der Privatanschlußgeleise im Bereiche der k. bayer. Staatseisenbahnen. Ausgegeben 1891. (Liegt nicht allgemein auf.)

Anleitung zur Beheizung der Personenwagen mittelst Dampf. Giltig vom 1. Januar 1894. (Nur bei Haupt- und Zugsausgangsstationen nothwendig).

Verzeichniß der Maximalsteigungen und deren Länge der k. bayer. Staatseisenbahnen. Aufgestellt Juli 1882.

Zusammenstellung der auf den Strecken der bayer. Staatseisenbahnen (Haupt- und Nebenbahnen) zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen. 1893 ausgegeben.

Instruktion für die Bedienung der Heberleinsbremse Giltig vom 1. Januar 1884 an.

Dienstanweisung für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftbremse. System Westinghouse. Giltig ab 1. Mai 1890.

Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Bayerns. (Liegt nur bei größeren Stationen auf.) Giltig vom 1. Januar 1893.

Uebereinkommen, betreffend den Dienst-Depeschenverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Giltig ab 1. September 1881. Neu ausgegeben August 1889.

Alphabetische Uebersicht der dem Uebereinkommen vom 1. September 1881 über den Dienstdepeschenverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen beigetretenen Verwaltungen unter Angabe der abgekürzten Adressen zur Bezeichnung der Dienststellen in den Diensttelegrammen. Ausgegeben im August 1883.

Anweisung für die k. bayer. Telegraphenstationen, betr. die tägliche Zeitangabe. Giltig ab 1. März 1886.

Anweisung für die Fassung amtlicher Telegramme.

Anweisung über Zusammensetzung und Unterhaltung der bei den k. b. Bahnstationen im Gebrauch stehenden Batterien der Bahntelegraphenapparate. Ausgabe 1888.

## Bi.

Dienstanweisung betreffend die Benützung der Güterwagen auf den k. b. Staatseisenbahnen. Giltig ab 1. September 1890.

Dienstanweisung für das Verfahren bei Beschädigung von Wagen. Giltig ab 1. September 1890.

Verzeichniß des Güterwagen-Parkes der k. b. Staatseisenbahnen vom Jahre 1892.

Uebersicht der für bestimmte Transporte gezeichneten Wagen der k. bayer. Staatseisenbahnen. Stand vom 1. März 1893.

Verzeichniß der Spezialwagen der k. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. April 1894.

Alphabetisches Verzeichniß der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Ausgegeben im Januar 1891.

Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereinswagen-Uebereinkommen). Giltig vom 1. Januar 1889 an.

Regulativ für die gegenseitige Wagenbenützung im Verkehr zwischen den italienischen Bahnen einerseits, und deutschen, österreichischen, schweizerischen, belgischen und holländischen Bahnen andererseits, via Gotthard und Brenner. Giltig vom 1. Januar 1894 an.

Kilometerzeiger der k. bayer. Staatseisenbahnen. Giltig für die Wagenmiethberechnungen. Ausgegeben Dezember 1893.

Derselbe, ausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Mai 1893.

Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaaße. Ausgegeben im Oktober 1893

Sammlung grundsätzlicher Entscheidungen der Commission für das Vereinswagen-Regulativ. Ausgegeben im Januar 1888.

Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen und die hiezu erlassenen Ausführungsbestimmungen. Ausgegeben im Oktober 1893.

Dienstanweisung betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf den k. b. Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1893.

Dienstanweisung für Reinigung und Desinfektion der Gütertransportwagen. 1886.

Verzeichniß der zum Viehtransport in Verwendung kommenden geschlossenen und offenen Güterwagen. Ausgegeben 1. Jan. 1878.

Reglement für die Benützung des Fahrmaterials zwischen allen an dem internationalen Verbande theilnehmenden Verwaltungen. Giltig vom 1. Oktober 1882.

Technisches Reglement für die gegenseitige Zulassung des Betriebs-Materiales und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen den Verwaltungen des internationalen Verbandes vom 1. Juli 1893.

Kundmachung 25. Vorschriften über die Anmeldung der in durchgehende Züge einzustellenden besonderen Wagen. Giltig vom 1. Oktober 1890.

Verzeichniß der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge. Ausgegeben August 1890.

Sonderabdruck aus dem Uebereinkommen, betr. die gegenseitige Wagenbenützung, enthaltend Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen vom 1. Januar 1889.

Kundmachung 19. Grundsätze und Bedingungen für die Zulassung und Einstellung von Privat-Güterwagen nebst Dienstanweisung.

## Bk.

Verkehrsordnung, Heft A. Giltig vom 1. Juli 1894. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden in Begleitung von Reisenden.

Bestimmungen über zusammenstellbare Fahrscheinhefte mit einem Fahrscheinverzeichniß und einer Uebersichtskarte. Erscheint am 1. Mai jeden Jahres.

Dienstanweisung über die Verausgabung und Verrechnung der Blankobillete auf den k. bayer. Staatseisenbahnen. Giltig vom 1. Juni 1887 an

Kundmachung 27. Uebereinkommen, betr. die Erstattung von Fahrgeld. Giltig vom 1. Oktober 1893. (Ist nur an die k. Oberbahnämter abgegeben).

### Bl.

Verkehrsordnung, Heft B. Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Giltig vom 1. Januar 1893.

Kundmachung 15. Verzeichniß derjenigen Behörden und Dienststellen, welche zu Ausstellung von Leichenpässen zur Zeit befugt sind. Giltig ab 1. September 1889.

Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern nebst Zusatzbestimmungen. Giltig vom 1. Juni 1894.

Kundmachung 19. Abfertigung von Reisegepäck auf Freifahrtsvorweise. Giltig ab 15. Mai 1892.

Kundmachung 22. Dienstanweisung über das Abfertigungs-, Stundungs- und Abrechnungsverfahren für Renn- und Vollblutmutterpferde des Unionsklub in Berlin. Giltig ab 15. März 1890.

### Bm.

Verkehrsordnung, Heft C. Beförderung von Gütern. Giltig vom 1. Januar 1893.

Verkehrsordnung, Heft D. Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der k. bayer. Staats-Eisenbahnen. Giltig ab 1. Januar 1893.

Tarif für Dienstsendungen zum Baue der k. bayer. Staatseisenbahnen, der Kanalverwaltung und der Bodenseedampfschifffahrt, dann für die Beförderung der Materialien für den Telegraphenneubau. Giltig ab 1. August 1891.

Deutscher Eisenbahngütertarif. Theil I. Giltig vom 1. Jan. 1893.

Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Giltig vom 1. Januar 1893 an.

Uebereinkommen hiezu. Giltig vom 1. Januar 1893 an.

Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern nebst Zusatzbestimmungen. Giltig vom 1. Juni 1894.

Instruktion für die Oberpacker und Packer auf den k. bayer. Staatseisenbahnen. Ausgabe 1890.

Transport-Dienstbuch: 1. Uebergabs- und Uebernahmsdienst, 2. Eilgutbeförderung, 3. Stückgutbeförderung, 4. Eilgut- und Wagenladungen im durchgehenden Verkehr. (Wird für jede Fahrordnung neu ausgegeben.)

Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes. Giltig vom 1. Juni 1891.

Anweisung über die Behandlung und den Gebrauch der Hebekrahnen. Giltig ab 1. Januar 1891.

Dienstanweisung für das Uebergabs- und Uebernahmsverfahren zwischen den Expeditions- und dem Zugspersonale. Giltig vom 1. Juni 1886.

Instruktion über die Errichtung und Benützung von Holzsammellagern auf den k. b. Staatseisenbahnen. Ausgabe 1. März 1892. (Nur da nothwendig, wo mit solchen Einrichtungen Befassung besteht.)

Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) bei Einlagerung in süddeutschen Transitlagerhäusern und Reexpedition unter Anwendung der direkten Frachtsätze von vorgelegenen nach weitergelegenen Stationen.

Kundmachung 3. Dienstanweisung über den Verschluß von Wagen mittelst Bahnplomben. Giltig vom 1. Januar 1888.

Kundmachung 4. Ausführungsbestimmungen und alphabetisches Artikel-Verzeichniß zu Anlage B der Verkehrsordnung. Giltig vom 15. Juli 1893.

Kundmachung 5. Vorschriften für die betriebssichere Verladung von Colligütern auf offenen Wagen.

Kundmachung 6. Vorschriften über die Beförderungs-Begünstigungen für Brieftaubensendungen.

Kundmachung 9. Verzeichniß derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung unter Nr. 36 bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) geeignet sind.

Kundmachung 12. Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen bei unrichtiger Inhaltsangabe oder Wagenüberlastung. Giltig vom 1. Januar 1893.

Kundmachung 14. Bestimmungen über Berechnung und Verrechnung von Deckenmiete.

Kundmachung 26. Bestimmungen über die Beförderung von Getreide, Malz, Oelsorten, Hülsenfrüchten und Kleie in loser Schüttung.

Kundmachung 22. Vorschriften über die Bezettelung der *Einzelstückgüter* und beladener Wagen.

Kundmachung 24. Grundsätze über Erhebung von Wagenstandgeld bei Fristüberschreitungen in Folge von Verwiegungs-Anträgen.

Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern.

Vorschriften für die Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung.

Verzeichniß zur Waarenstatistik der Güterbewegung.

## Bo.

Instruktion über die taxfreie Benützung der bayer. Staatseisenbahnen. Giltig vom 13. Juli 1880.

## Bp.

Gesetz betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande nebst Ausführungsbestimmungen. Herausgegeben im Reichskanzleramt 1879.

Begleitschein-Regulativ.

Eisenbahn-Zoll-Regulativ.

Kundmachung 11. Zusammenstellung der im Verkehr nach dem Reichslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften. Ausgegeben am 1. Oktober 1892.

Kundmachung 28. Bestimmungen und Vollzugsvorschriften über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagier-Effekten.

## Bq.

Militär-Eisenbahnordnung. I. Theil. a) Kriegs-Transport-Ordnung. b) Militärtarif. Ausgegeben 1887.

Militärische Ausführungsbestimmungen zur Militär-Eisenbahnordnung. I. Theil. Ausgegeben 1887.

Militär-Eisenbahnordnung. III. Theil. F Friedenstransportordnung. G Verzeichnis der Sprengstoffe und Munitionsgegenstände hinsichtlich ihrer Zutheilung zur Gefahrklasse. Ausgegeben Berlin 1888.

Kilometer-Tariftabellen zum Militärtarif für Eisenbahnen. Giltig vom 1. Oktober 1887.

Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu der Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Kriege vom 26. Januar 1887 und zum Militärtarif für Eisenbahnen vom 28. Januar 1888. Ausgegeben im Oktober 1887.

Dienstes-Vorschriften: I. der Eisenbahnen zu der Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Frieden (Friedentransport-Ordnung) vom 11. Februar 1888, sowie II. Militärtarif für Eisenbahnen vom 28. Januar 1887, nebst Zusatzbestimmungen, III. Abrechnungsvorschriften. Ausgegeben im Dezember 1893.

Uebereinkommen, betreffend die Aus- und Abrüstung der Wagen zu Militärbeförderungen und den Verbleib der dazu verwendeten Gegenstände. Ausgegeben 1891.

Militärische Ausführungs-Bestimmungen zur Friedens-Transportordnung vom Jahre 1892.

**Br.**

Vorschriften für den ärztlichen Dienst bei den k. bayer. Staatseisenbahnen nebst Vollzugs-Instruktion. Giltig vom 1. Febr. 1887.

Instruktion für den bahnärztlichen Dienst. Theil I, II u. III. Giltig vom Jahre 1885.

Instruktion für Kassenärzte. Ausgegeben 1885.

**D.**

Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen. Giltig vom 1. Juni 1894.

Die Rechnungsaufnahme bei der Generaldirektion der k. bayer. Verkehrsanstalten 1881/82, betr. Ausschreiben vom 30. Dez. 1884.

Nachtrag zu der Rechnungsinstruktion vom November 1879 anläßlich der durch das Budget für ein Jahr der XVIII. Finanzperiode 1886 und 1887 eingetretenen Aenderungen. Giltig vom 27. Dezember 1886.

Nachtrag zu den Rechnungs-Instruktionen enthaltend die Rechnungsschemata für ein Jahr der XIX. Finanzperiode 1888/1889. Ausgegeben März 1889.

Nachtrag zur Kassa- und Rechnungsinstruktion vom Jahre 1879. Giltig vom 24. Januar 1890.

Bestimmung über die Verwahrung der Kassaschlüsselduplikate.

## Verzeichniß der Hilfsbücher, welche bei einer Bahnexpedition zu führen sind.

Geschäftsjournal.
Renner über die einlaufenden Dienstbefehle.
Dienst-Eintheilung.
Dienst-Uebergabsbuch.
Notizbuch für die Abfertigungsbeamten.
Weisungsbuch für die Beamten.
*Weisungsbuch* für die Bediensteten.

Registratur über die gelegentlich einer Dienstreise von Beamten der Generaldirektion persönlich getroffenen Verfügungen.

Beschwerdebuch.

Fundsachenverzeichniß

Depeschenbuch.

Inventarverzeichniß über Amtsgeräthschaften.

Verzeichniß der Formularpapiere und zahlbaren Dienstpapiere vom Jahre 1893.

Verzeichniß über Brennmaterialien und Petroleumverbrauch.

Verzeichniß über das an die Wechselwärter abgegebene Petroleum.

Verzeichniß der durch Vertragsabschluß verpachteten Lagerplätze.

Verzeichniß des aus dem Dienste der k. b. Staatseisenbahnen entlassenen Taglohnpersonals.

Krankenzettelheft für das zu freier bahnärztlicher Behandlung berechtigte, der Betriebs- oder Werkstätte-Krankenkassa nicht angehörende Personal.

Krankenzettelheft für die Mitglieder der Betriebskrankenkassa.

Verzeichniß der zur Mitgliedschaft bei der Arbeiterpensionskassa angemeldeten Personen.

Bescheinigungsblatt für die der Arbeiterpensionskassa angehörenden Personen (für jedes Mitglied getrennt zu führen).

Unfallverzeichniß.

Tagebuch über Störungen und Unregelmäßigkeiten der Bahntelegraphen und Sprechapparate, sowie der sonstigen elektrischen Einrichtungen.

Tagebuch über Störungen und Unregelmäßigkeiten bei Handhabung der Weichen- und Signal-Stellwerke. (Liegt nur auf centralisirten Stationen auf.)

Empfangs- und Verbrauchsnachweis über erhaltene Telegraphenmaterialien.

Verzeichniß der vorgenommenen Läutwerksproben.

Verzeichniß über die vom Stationsvorstande oder dem Stationsmeister mit dem Bahnmeister allmonatlich vorzunehmenden Prüfungen der Pechmann'schen Weichenverschlüsse.

Draisinenbuch. (Liegt nur auf Stationen mit Bahnmeistersitz vor.)

Verzeichniß für Freifahrtsvorweise. (Ist nur bei Aemtern, Verwaltungen und Uebergangsstationen zu führen.)

Verzeichniß der aufliegenden Instruktionen und Tarife.

Verzeichniß der älteren reponirten Rechnungsconcepte.

Kassabücher rc. nach Jahrgängen geordnet.

Hallsturzprotokoll

Meldebuch I } über fehlende, überzählige oder beschädigte
Meldebuch II } Güter.

Vertheilungsliste der an Behörden und Private abzugebenden Aushängefahrpläne.

Verzeichniß der Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. Ausgegeben im Dezember 1893.

Verzeichniß jener Verwaltungen, bezüglich deren Wagen die Weitersendung

a) mit neuem Frachtbriefe über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus,
b) die Rückbeladung über die Heimatbahn hinaus,
c) die Weitersendung zum Zwecke der Beladung.
d) die Ablenkung auf Seitenbahnen zum Zwecke der Beladung verboten ist. (D. B. Nr. 181 v. Jahre 1878.)

Revisionsbuch für Feststellung der Wagenbeschädigungen auf Uebergangsstationen. (Wird nur von den Uebergangsstationen geführt.)

Klebezettelheft für Wagenbeschädigungen.

Wagenstandgeldverzeichniß
a) für bayerische Wagen,
b) für fremde Wagen.

Wagenstillstandsverzeichniß
a) für Wagen der k. b Staatsbahn,
b) für fremde Wagen.

Stationswagenverzeichniß (nach Serien getrennt)
a) für bayerische Wagen,
b) für fremde Wagen.

Plombenbuch.

Waagbuch.

Wagenbestellbuch.

Wagenstandsaufnahme.

Verzeichniß über den Anfall von Wagenstandgeldern.

Verzeichniß über die auf Privatgeleise übergegangenen Wagen. (Wird nur von jenen Stationen geführt, auf denen Privatgeleise vorhanden sind.)

Verzeichniß über den Anfall an Desinfektionsgebühren für die nach bayerischen Stationen abgefertigten Viehsendungen.

Verzeichniß über den Anfall an Desinfektionsgebühren für die von außerbayerischen Stationen eingetroffenen Viehsendungen.

Verzeichniß über erlegte Kautionen für bestellte Güterwagen.

Register über die Verwendung von Wagendecken und Wagenutensilien
a) für eigene,
b) für fremde.

Register zum Nachweis der von fremden Stationen eintreffenden und wieder an die Eigenthumsbahn zurückzusendenden Lademittel.

Register über den Verkauf von festen Fahrkarten.

Blankokarten-Register.

(NB. Die für Arbeiter, dann die zur Benützung für alle Züge bestimmten Blankokarten sind am Schlusse des Registers aufzuführen.

Auf Stationen mit erheblicherem Verkehr darf hiefür je ein gesondertes Register mit entsprechender Aufschrift angelegt werden.)

Nachweisung über den Bestand an Strafkarten.

(NB. Von derselben ist nach Ablauf eines jeden Vierteljahres eine Abschrift mit dem Erlös an das k. Oberbahnamt einzusenden.)

Verzeichniß der Abonnenten für Fahrscheinbücher.

Nachweisung über die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung
a) für den inneren Verkehr,
b) für den Wechselverkehr.

Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung lebender Thiere
a) für den inneren Verkehr.
b) für den Wechselverkehr.

Nachweisung über die Einnahmen aus der Leichen- und Fahrzeugbeförderung
a) für den inneren Verkehr,
b) für den Wechselverkehr.

Verzeichniß der auf Militärfahrschein abgefertigten Militärtransporte.

Verzeichniß der mit Militärfahrschein angekommenen Militärtransporte.

Verzeichniß über angefallene Kofferträgergebühren.

Register zum Nachweis über die zur Verwendung kommenden Viehbarrieren.

Verzeichniß der angekommenen Güterfrachtkarten.

Frachtbriefverzeichniß.

Verzeichniß über angekommene Frankaturnoten und deren Rückrechnung.

Zusammenstellung der Conti über die Güterabgabe.

Aufgabsnachweis.

Verzeichniß der abgegangenen Güterfrachtkarten.

Depositenbuch.

Bescheinigungsbuch für die Baarvorschüsse.
Verzeichniß der vorgemerkten Nachnahmen.
Verzeichniß über Dienstgutsendungen.

Nachweis über den Güter- und Viehversand (Güterbewegungsstatistik).
Nachweisung über den Güter- und Viehempfang.
Gewichts-Auszug.

Uebersicht über den täglichen Anfall an Nebengebühren.
Register über erhobene Nebengebühren.
Lagerplatz-Register.
Einhebe-Register über angefallene Ladegebühren.
Verzeichniß über eingehobene Avisogebühren.
Verzeichniß über eingehobene Barrieregebühren.
Verzeichniß über den Anfall an Wägegeld, Zähl- und Signirgebühren.
Verzeichniß über den monatlichen Anfall aus dem Verkauf zahlbarer Dienstpapiere.

Nachweisung über die Anschaffung zahlbarer Dienstpapiere.
Nachweisung über den Verbrauch und Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren.
Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere.

Kassabuch.
Uebersicht über die sonstigen Einnahmen und Ausgaben.
Schalter-Uebergabsbuch.
Schalter-Ablieferungsbuch.

Register über den Anfall von Frachtzuschlägen.

Verzeichniß über eingezahlte Revisionsersätze.
Verzeichniß über hinausgezahlte Revisionsguthaben.

# Verzeichniß der bei der Bahnexpedition Wahl vorhandenen älteren Rechnungsconcepte, Kassabücher, Manualien und Perceptionsbehelfe.

Anmerkung. Für die Aufbewahrung der verschiedenen Akten und Dienstbehelfe sind bestimmte Termine angegeben,* welche aus dem nachstehenden Verzeichnisse zu ersehen sind. Um jederzeit und namentlich bei Geschäftsvisitationen und Extraditionen Aufschluß über das vorhandene reponirte Material geben zu können, empfiehlt es sich, ein solches Verzeichniß anzulegen und stets evident zu halten. Jahrgänge, welche zur Einsendung kommen, werden links gestrichen, während gleichzeitig die neu zugehenden in die leeren Rubriken rechts eingesetzt werden. Das Material ist genau dem Verzeichnisse entsprechend niederzulegen und jahrgangweise zusammenzubinden. Der laufende Rechnungsakt liegt obenauf.

| Aufbewahrungszeit | Bezeichnung der Dienstbehelfe. | Vorhanden seit | | | Mithin die Jahrgänge: | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tag | Mnt. | Jahr | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 |
| 10 Jahre | Bescheinigungsbücher aller Art | 1. | I. | 1884 | 1883† | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889** |
| | Geschäftsjournale | | | | 1883† | 1884 | 1885 | fehlt | 1887 | 1888 | 1889** |
| | Zustellungsbücher und Coupons | | | | | | | ganz | | | |
| | Kassabücher | | | | | | | | | | |
| | Schalter-Ablieferungsbücher | | | | | | | | | | |
| | Schalter-Uebergabsbücher | | | | | | | | | | |
| | Zusammenstellung der täglichen Einnahmen aus dem Verkaufe von festen Fahrkarten und aus der Abfertigung v. Hunden auf Beförderungsscheinen | | | | | | | | | | |
| | Reklamationsakten | | | | | | | | | | |
| 5 Jahre | Transitmanuale | 1. | I. | 1889 | 1883† | 1884† | 1885† | 1886† | 1887† | 1888† | 1889** |
| | Reverse über ausgelieferte Gepäckstücke | | | | | | | ꝛc. ꝛc. | | | |
| | Uebergabs- und Uebernahmsscheine | | | | | | | | | | |

* D. V. 172/1876, 18/1881, 29/1893 und 46/1893, sowie die Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungstellung bei den Abfertigungsstellen. Seite 44 und 45.

** Und so weiter bis 1893.

† Die mit † bezeichneten Ziffern sind als durchstrichen gedacht.

| Aufbewahrungszeit | Bezeichnung der Dienstbehelfe | Vorhanden seit | | | Mithin die Jahrgänge: | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tag | Mnt. | Jahr | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 |
| | Lagergebühren-Register | | | | | | | | | | |
| | Register über fehlende Güter | | | | | | | | | | |
| | Register über überzählige Güter | | | | | | | | | | |
| | Waagbücher | | | | | | | | | | |
| | Wagenbücher | | | | | | | | | | |
| | Plombenmanuale | | | | | | | | | | |
| | Differenzbücher | | | | | | | | | | |
| | Die monatlichen Zusammenstellungen der Einnahmen aus Gütern mit den Rechnungsabschlüssen. | | | | | | 1889 | Monat April fehlt. | 1891 | 1892 | 1893 |
| | Die Kassasturz-Nachweisungen | | | | | | | | | | |
| | Die monatlichen Abrechnungen mit der Oberbahnamtskassa (Duplikate) | | | | | 1888† | 1889 | Monat Febr. u. Mai fehlen. | 1891 | 1892 | 1893 |
| | Die Abschriften der Revisions-Protokolle | | | | | | | | | | |
| | Die Aufgabs-Nachweise | | | | | | | | | | |
| | Die Bescheinigungsbücher für die Baarvorschüsse | | | | | | | | | | |
| | Die Verzeichnisse der vorgemerkten Nachnahmen mit den abquittirten Nachnahmescheinen | | | | | | | | | | |
| | Die Verzeichnisse der abgegangenen Güterfrachtkarten | | | | | | | | | | |
| | Die Zusammenstellung der Conti über die Güterannahme | | | | | | | | | | |
| | Die Frankaturnotenbücher | | | | | | | | | | |
| | Die Depositenbücher | | | | | | | | | | |
| | Die Frachtbriefverzeichnisse | | | | | | | | | | |
| | Die Verzeichnisse der angekommenen Güterfrachtkarten | | | | | | | | | | |
| | Die Zusammenstellung der Conti über die Güterabgabe | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Die Register über erhobene Nebengebühren<br>Die Uebersichten über die sonstigen Einnahmen und Ausgaben<br>Die Register über den Anfall an Frachtzuschlägen<br>Das Verzeichniß über hinterlegte Kautionen für bestellte Güterwagen | | | | | 1888† | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 |
| 3 Jahre | Depeschenbücher<br>Fundsachenverzeichnisse<br>Die Gefällslieferscheine<br>Die Rechnungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Personen<br>Die Zusammenstellung der Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen u. s. w.<br>Die Copieen der Frachtkarten<br>Nachweisungen über Emolumentenanfall<br>Zusammenstellung d. Transportgebühren f. Militär | 1. | I. | 1891 | | | | | 1 Stck. v. 1. April mit 30. Juni fehlt. | 1892 | 1893 |
| 2 Jahre | Wagenwärter-Rapporte und Manuale<br>Bahndepeschen<br>Wagenbestellungsbücher<br>Wagenverzeichnisse<br>Wagenstandgeldverzeichnisse<br>Die Stämme zu den Hundebeförderungsscheinen<br>" " über Reisegepäck<br>" " " Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere | 1. | I. | 1892 | | | | | | 1892 | 1893 |

# Plakatwesen.

(Dienstbefehl Nr. 101 vom 5. Januar 1877.)*

Nachdem einerseits der Anbringung und Instandhaltung der vorgeschriebenen Aufschriften und Plakate nicht allenthalben die nöthige Aufmerksamkeit geschenkt wird, anderseits eine völlige Gleichmäßigkeit auf allen Staatsbahnlinien auch in dieser Beziehung angestrebt werden muß, hat sich die k. Generaldirektion veranlaßt gesehen, nachstehende Vorschriften zu geben.

## A. Allgemeine Bestimmungen.

1. Anbringung von Aufschriften und Plakaten. a) Aufschriften und Plakate sind an den ihrem Inhalte am meisten entsprechenden Plätzen anzubringen, so daß sie in die Augen fallen müssen und ohne jede Schwierigkeit gelesen werden können.

2. Beleuchtung. b) Dieselben sind deshalb bei eintretender Dunkelheit von außen oder transparent zu beleuchten.

3. Erneuerung. c) Aufschriften und Plakate müssen ferner stets in gutem leserlichen Zustande erhalten werden und ist für etwa nöthig werdende Erneuerung nach Bedarf rechtzeitig Sorge zu tragen.

4. Eisenbahnwandkarten. d) Insbesondere sind die dem Publikum zugänglichen Eisenbahnwandkarten bei Neueröffnung von Bahnlinien sofort zu ergänzen, beziehungsweise ist deren Ergänzung zu veranlassen.

5. Entfernung. e) Mit Eintritt ihrer Ungiltigkeit beziehungsweise ihrer Zwecklosigkeit sind alle Aufschriften oder Plakate unverzüglich zu entfernen.

## B. Aufschriften im Besonderen.

Unter Aufschriften im Sinne gegenwärtiger Entschließung werden verstanden:

6. Stationsnamen. a) Die Stationsnamen, welche auf drei Seiten des Stationshauptgebäudes (die Ortsseite hat frei zu bleiben) und auf den gegen die freie Bahn gerichteten Seiten der äußersten Stationsgebäude angebracht sein müssen.

7. Bezeichnung der Stationslokalitäten. b) Die Bezeichnung der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Bureaus, dann der sonstigen Dienstlokalitäten jeder Station, der Wartesäle, Restaurationen und Aborte („Für Männer“ und „Für Frauen“).

8. Stationsausgang. c) Die Bezeichnung des Stationsausganges.

9. Warnungstafeln. d) Die Verbote auf Warnungstafeln wegen Betretens der Bahn ꝛc. ꝛc

---

* Siehe auch Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften, Seite 10 Ziff. V.

10. Herstellung und Instandhaltung der Aufschriften. e) Die Sorge für Herstellung und Instandhaltung der Aufschriften obliegt dem betreffenden Strecken-Ingenieur und ist sich gegebenen Falls an diesen zu wenden.

Anmerkung. Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat die Ermächtigung ertheilt, einen Beschluß des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, daß überall dort, wo es sich um die Anbringung von Aufschriften innerhalb der Bahnanlagen oder um öffentliche Bekanntmachungen handelt, an Stelle der bisher gebräuchlichen fremdsprachlichen Ausdrücke die von dem Ausschuß des Verbandes vorgeschlagenen deutschsprachlichen Bezeichnungen angewendet werden, in folgender Weise zum Vollzuge zu bringen.

Es soll gesagt werden:

statt Billetenexpedition . . . „Fahrkarten-Ausgabe",
statt Gepäckexpedition . . . . „Gepäck-Abfertigung",

bezw. bei getrennter Dienstführung „Gepäck-Annahme", „Gepäck-Ausgabe."

Für die Gesammtheit der güterdienstlichen Geschäfte und die hiefür dienenden äußeren Bahnhofanlagen soll die Bezeichnung „Güterexpedition" beibehalten, daneben aber bei getrennter Dienstführung gesagt werden:

statt Expedition für abgehende Güter . . „Güter-Annahme",
statt Expedition für ankommende Güter . „Güter-Abgabe".

Im Weiteren ist zu setzen:

statt Vestibule . . . „Vorhalle",
statt Korridor . . . „Gang, bezw. Haupt- und Nebengang",
statt Garderobe . . „Handgepäck",
statt Pissoir . . . . „Abort",
statt Buffet . . . . „Schenktisch".

Insoferne die neuen Bezeichnungen als Aufschriften innerhalb der Bahnanlagen Anwendung zu finden haben, sind dieselben bei Neubauten und Reparaturen einzuführen; in den Schriftsätzen sind sie alsbald zu gebrauchen. V. Bl. 7/1891.

## C. Plakate im Besonderen.

11. Anbringung der Plakate. Die Stationsvorstände bleiben persönlich dafür verantwortlich, daß nur solche Plakate in den Bahnhöfen angebracht werden, für welche Genehmigung ertheilt wurde und beziehungsweise Bezahlung stattgefunden hat.

12. Plakattafeln. In der Regel sind die Plakate an den Plakattafeln anzubringen.

Die nutzbare Fläche der für den Plakatfahrplan der bayer. Staatseisenbahnen bestimmten Plakattafeln hat 124/170 Centimeter zu betragen.

13. Plakate an Wänden. Müssen Plakate unmittelbar auf den Wandflächen angebracht werden, so hat dies ohne Beschädigung derselben zu geschehen und soll insbesondere das Ankleben auf getünchte Wände vermieden werden.

14. Plakate an Fahrkarten- oder Gepäckschaltern, bezw. in deren unmittelbarer Nähe. An den Fahrkarten- und Gepäckschaltern, bezw. in unmittelbarer Nähe derselben — und jedenfalls so, daß das Publikum vor dem Hintreten zum Schalter sich informiren kann — sind anzuschlagen:

15. Preisverzeichniß der Fahrkarten. a) Das Preisverzeichniß über sämmtliche auf der betreffenden Station zum Verkaufe aufliegenden Hin- und Rückfahrkarten.

16. Verzeichniß der Rundreisefahrkarten. b) Ein Verzeichniß der etwa aufliegenden Rundreisefahrkarten, worin die Verkaufsstation in hervorstechender Weise bemerkbar gemacht sein muß.*

17. Bekanntmachung über Ausgabe von Fahrscheinbüchern. c) Die Bekanntmachung bezüglich der Abonnementfahrkarten.**

18. Geldkurstabelle. d) Der Kurszettel für fremde Geldmünzen.

19. Kofferträgertarif. e) Der Kofferträgertarif.

20. Verkehrsstörungen und außerordentliche Bekanntmachungen. f) Alle außerordentlichen Bekanntmachungen in Betreff des Personen-, Gepäck- und Viehverkehres, insbesondere Mittheilungen über Unterbrechung und Wiederfahrbarkeit von Bahnlinien, über welche direkte Abfertigung von der betreffenden Station aus besteht.

21. Abzählung des Fahrgeldes. g) Auf größeren Stationen in der Regel am Schalterfenster eine Bekanntmachung:

„Das Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten."

(Auf Durchführung dieser Bestimmung soll jedoch nur dann bestanden werden, wenn der Kassastand das Wechseln nicht gestattet oder bei größerem Andrange hiedurch eine Störung oder Verzögerung in der Abfertigung des reisenden Publikums hervorgerufen würde.)

22. Schalter mit Barrieren. h) An Schaltern mit Barrieren muß Ausgangs- und Eingangsseite deutlich bezeichnet sein.

23. Personenbeförderung von Haltstellen aus. i) Auf den Haltstellen muß die Bekanntmachung angeschlagen sein, wann die Reisenden sich einzufinden, bezw. sich zu melden haben; k) Auszug aus der Verkehrsordnung; l) ein Fahrtenplan.

24. Plakate an Güterexpeditionsschaltern oder in deren unmittelbaren Nähe. An den Schaltern der Güterexpeditionen sind anzubringen:

25. Kilometerzeiger. a) Der Kilometerzeiger für die Station (liegt nicht mehr auf).

26. Geldkurstabelle. b) Der Kurszettel für fremde Geldmünzen.

27. Verkehrsstörungen und außerordentliche Bekanntmachungen. c) Alle auf den Güterverkehr bezüglichen außerordentlichen Bekanntmachungen, insbesondere Verlängerung oder

---

* Ist vergriffen und wird nicht mehr aufgelegt. D. B. 42|1887.

** Sind vergriffen und werden nicht mehr aufgelegt. G. D. E. v. 12./II. 1889 Nr. 1424/6421 IV.

Aufhebung der reglementsmäßigen Lieferfristen, dann etwaige Einstellung und Wiederaufnahme des Güterverkehres im In- und Auslande.

28. Plakate in Güterschuppen. In den Güterschuppen sind Plakate mit der Aufschrift: „Rauchen verboten“ anzubringen.

29. Plakate in den Stationsvorplätzen bezw. in den Wartlokalen. In den Stationsvorplätzen und, wenn diese nicht ausreichend Platz bieten, in den Wartlokalen sind anzubringen:

30. Fahrplanplakate. a) Die Fahrplanplakate der kgl. bayer. Staatseisenbahnen und die der betreffenden Station sonst zum Anschlagen zugewiesenen Fahrpläne anderer Bahnen.

31. Bezeichnung der Station am Fahrplanplakat. In allen diesen Plakaten muß die betreffende Station vorkommenden Falls nebst den bezüglichen Zugsankunft- und Abfahrzeiten deutlich roth unterstrichen sein.

32. Entfernung ungiltiger Fahrpläne. Hiezu wird ausdrücklich bemerkt, daß nur giltige Fahrplanplakate angebracht sein dürfen und daß alle ungiltig gewordenen mit Eintritt ihrer Ungiltigkeit auch dann zu entfernen sind, wenn die neu giltigen bezüglichen Plakate als Ersatz nicht vorhanden sind.

33. Oberpolizeiliche Bestimmungen. b) Die oberpolizeilichen Bestimmungen über den Schutz und die Aufrechterhaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes.*

34. Auszug aus der Verkehrsordnung. (§§ 13, 15, 18, 20, 21 und $29^5$.) In jedem Warteraum auszuhängen.

35. Zugsverspätungstafel. d) Die Tafel zur Mittheilung der Zugsverspätungen mit je einer Abtheilung für jede Zugsrichtung.

36. Beschwerdebücher. e) Eine Bekanntmachung über das Aufliegen von Beschwerdebüchern.

37. Gepäcksrevision. f) Eine Bekanntmachung bezüglich der Gepäcksrevision auf Uebergangs- (Zoll-) Stationen.**

38. Abrufen in den Wartesälen. a) In den Wartesälen der größeren Stationen muß durch Plakat bekannt gegeben werden, daß zu jedem Zug zweimal abgerufen wird.

39. Wartesäle für Damen und Nichtraucher. b) In den Wartesälen I. Klasse, dann in den Wartesälen für Damen und Nichtraucher muß ein Plakat angebracht sein, durch welches das Rauchen untersagt wird.

40. Plakate in Eisenbahn-Restaurationen. In jeder Eisenbahn-Restauration muß der vom zuständigen Oberbahnamte genehmigte Speisen- und Getränketarif in entsprechendem Maßstabe

---

* Sind vergriffen und werden nicht mehr aufgelegt. G. D. E. vom 12. Februar 1889 Nr. 1424|6421 IV.

** Wird nur auf Stationen mit größerem Personenverkehr und bei Uebergangsstationen ausgehängt.

angeschlagen sein und muß außerdem in den größeren Restaurationen ein bezügliches Preiseverzeichniß auf jedem Tische aufliegen.

41. Routenbezeichnung der Züge. In den Bahnhöfen, in welchen mehrere Routen einmünden, ist die Bezeichnung der Richtung eines jeden Zuges an der Einsteigehalle — nach Anordnung des zuständigen Oberbahnamtes auch am oder vor dem Wagenzuge selbst — anzubringen.

42. Plakate in oder an Eisenbahnwagen. In und beziehungsweise an Eisenbahnwagen sind anzubringen:

43. Giltigkeit der Fahrkarten. a) Ein Auszug aus der Verkehrs-Ordnung bezüglich der Giltigkeit der Fahrkarten — in jeder Wagenabtheilung eines jeden Personenwagens.

44. Gepäcksrevision. b) Die Bekanntmachung, daß die Reisenden der Gepäcks-Zollrevision persönlich anzuwohnen haben — in den direkten Personenwagen, welche eine Zollgrenze passiren.

45. Uebersichtskarten. c) Eine Uebersichtskarte der kgl. bayer. Staatseisenbahnen in den direkten und nach Bestimmung des zuständigen Oberbahnamtes auch in anderen Personenwagen I. und II. Klasse.

46. Rauchen in den Wagen I. Klasse. d) Die Bekanntmachung, daß das Rauchen nur mit Zustimmung aller im Coupé Mitreisenden gestattet ist — in den Coupés I. (exkl. Klasse der Rauchcoupés I. Klasse).

47. Coupés für Nichtraucher und Damen. e) Die Bezeichnung des „Rauchcoupés" I. Klasse, der Coupés II. Klasse für „Nichtraucher" und „Für Damen", dann Coupés III. Klasse „Für Frauen" an der Außenseite der betreffenden Personenwagen oder an der Innenseite der Wagenfenster.

48. Durchgehende Wagen. f) An durchgehenden Personenwagen zur Bezeichnung ihres Kurses dessen Ausgangs- und Endstation — eventuell zur genauen Routenbezeichnung auch noch eine bedeutende Zwischenstation und zwar in der Regel die etwa zu passirende Zollstation.

49. Westinghouse-Schnellbremse. In jedem Coupé eines jeden Personenwagens die Bestimmungen über die Handhabung der Westinghouse-Schnellbremse (Nothbremse).

(Nr. 42 49 siehe auch G. D. E. vom 26. Febraur 1891 Nr. 17825/3153 IIa „Einheitliches Plakat für Personenwagen" betr.

50. Abortcoupés. h) An den Dienstwagen die Kennzeichnung des Abortcoupés

51. Bezeichnung der Güterwagen mit besonderer Bestimmung. i) An den für besondere Transporte bestimmten, dann an den mit Lieferfrist laufenden, an den zu desinfizirenden, endlich an den reparaturbedürftigen Eisenbahnwagen eine entsprechende Bezettelung.

52. Verbot anderer Plakate. Andere als die aufgezählten Plakate dürfen ohne Genehmigung der Generaldirektion in oder an Eisenbahnwagen nicht angebracht werden.

53. Anschreiben der Wagen Das Beschreiben der Wände der Personenwagen ist strengstens verboten und das Anschreiben bezw. Bekleben der Güterwagen nur an den besonders hiefür bestimmten Stellen gestattet.

54. Warnung vor Taschendieben. Warnungen vor Taschendieben sind — als vollkommen zwecklos — künftig nicht mehr anzuschlagen.

55. Vorschriften für Werkstättearbeiter und Kesselwärter. In den Werkstätten sind die Vorschriften für die Werkstättearbeiter, in den Kesselstuben die Vorschriften für die Kesselwärter anzuschlagen.

56. Herstellung und Abgabe der Plakate und Bekanntmachungen. Von den nach vorstehenden Bestimmungen anzubringenden Plakaten und Bekanntmachungen sind die gedruckten unter den nachstehend angegebenen Nummern von der Regie- und Material-Verwaltung der Generaldirektion durch die Oberbahnämter zu beziehen, die übrigen Plakate sind nach Anweisung der Oberbahnämter durch die Betriebswerkstätten herzustellen.

57. Uebersicht der von der Regie- und Material-Verwaltung zur Abgabe kommenden gedruckten Plakate:

1. Abrufen zu den Zügen.
2. Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten.
3. Arbeitsordnung.
4. Auszug aus der Betriebsordnung f. d. Haupteisenbahnen Bayerns.
5. Auszug aus der Bahnordnung für bayer. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (für Warteräume).
6. Auszug aus der Bahnordnung für bayer. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (für Personenwagen).
7. Auszug aus der Verkehrsordnung (für Warteräume).
8. Beleuchtungskalender.
9. Benützung der Aborte in den Zügen.
10. Blankofahrkarten.
11. Betriebsregeln für Dampfkesselwärter.
12. Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten.
13. Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten (für Lokalbahnen).
14. Fahrkartenpreisverzeichniß mit Schnellzugsfahrkarten.
15. Fahrkartenpreisverzeichniß ohne Schnellzugsfahrkarten.
16. Felsensprengungsvorschriften.
17. Füllen der Wasserbehälter bei starkem Frost in den Toilettenräumen zu unterlassen.

18. Goldkurs-Uebersichten.
19. Hunde in den Bahnhöfen an der Leine zu führen.
20. Kofferträgerdienst.
21. Milchtarif.
22. Nothbremse.
23. Oberpolizeiliche Vorschriftenaus Anlaß der Ansammlung größerer Menschenmassen bei Gelegenheit der Eisenbahnbauten.
24. Orientirungsplan vom Centralbahnhof München (kolorirt).
25. Orientirungsplan vom Centralbahnhof München (gewöhnlich).
26. Personenbeförderung auf Haltstellen.
27. Postkurskarte.
28. Rauchen untersagt (großes Format).
29. Rauchen untersagt (in 4 Sprachen).
30. Rauchen nur unter Zustimmung der Mitreisenden gestattet (für Lokalbahnen).
31. Rückfahrkarten. Bestimmungen über die Benützung der Rückfahrkarten 2c. vom Juni 1892.
32. Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten.
33. Abstempelung der Rückfahrkarten nach und von preußischen 2c. Stationen.
34. Hinausbiegen aus dem Fenster und Stehen auf der Plattform.
35. Uebersichtskarte der k. bayer. Staatsbahnen zum Anschlagen in den Personenwagen.
36. Unfallverhütungsvorschriften für die Arbeiter der k. Staatsbahn-Werkstätten.
37. Verbotener Eingang.
38. Verlorene Sachen.
39. Zollbehandlung des Reisegepäckes in Avricourt—Salzburg.
40. Zollbehandlung des Reisegepäckes für die Reisenden nach Franzensbad, Eger und weiter.
41. Zollbehandlung im deutsch-italienischen Verkehr über Oesterreich.
42. Zur Beachtung (zum Anschlag in den Personenwagen).
43. Zusammenstellung der verschiedenen Radreifbefestigungen.
44. Anweisung für Behandlung des Füllofens mit Luftsauger für Eisenbahnwagen.
45. Uebersichtskarte der k. b. Staatseisenbahnen, kolorirt.
46. Anleitung über die erste Hilfeleistung bei Unfällen auf Eisenbahnen vor der Ankunft eines Arztes.
47. Mitführung von Handgepäck in die Personenwagen.
48. Kostenersatz für zertrümmerte Fensterscheiben.

**Bedingungen über Anbringung von Privat-Plakaten in Bahnhöfen.**

G. D. E. Nr. 4353/457II vom 14. Januar 1889.)

1. *Gesuchsteller* hat die jederzeitige Widerruflichkeit der *ertheilten Genehmigung* anzuerkennen.

2. Eine Garantie für die Plakate wird in keiner Richtung übernommen.

3. Die Plakate müssen aufgezogen und zum Aufhängen mit Ringen oder Schleifen versehen sein. Das Aufkleben derselben an den Wänden 2c. ist unter allen Umständen verboten.

4. Die bezüglichen polizeilichen Bestimmungen sind genauest einzuhalten und ist Petent hiefür allein verantwortlich.

5. Das Aufhängen unverhältnißmäßig großer, gemeinschädlicher oder Anstoß erregender Plakate oder solcher, welche den Betriebsanordnungen und Einrichtungen entgegenstehen, ist unstatthaft.

6. Die Versendung und eventuelle Anbringung der Plakate erfolgt auf Kosten und Gefahr des Petenten.

7. Die Auswahl des Platzes, an welchem die Plakate zum Aufhängen gelangen sollen, hängt von der Genehmigung des betreffenden Stationsvorstandes ab.

8. Gesuchsteller hat für alle der Eisenbahnverwaltung aus dem Aufhängen der Plakate entstehenden Kosten und Nachtheile, sowie insbesondere auch für alle den öffentlichen Behörden oder dritten Personen gegenüber erwachsenden Verbindlichkeiten u. Verpflichtungen einzustehen.

9. Die ertheilte Genehmigung darf ohne ausdrückliche Zustimmung der Betriebsverwaltung auf Andere nicht übertragen werden.

10. Die für den Aushang von Plakaten auf den Bahnhöfen zu entrichtenden Gebühren werden wie folgt berechnet:

a) in München Centralbahnhof beträgt die jährliche, vorauszuentrichtende Raummiethe per Quadratdecimeter des Flächenraumes zehn Pfennige, die Mingestgebühr pro Plakat fünf Mark;

b) auf allen Stationen, an welchen sich der Sitz eines Bahnamtes oder einer Verwaltung befindet, ferner auf den Stationen Bad Kissingen, Berchtesgaden und Prien ist eine jährliche vorauszubezahlende Raummiethe von acht Pfennigen pro Station und Quadratdezimeter des Flächenraumes des Plakates, als Mindestgebühr jedoch eine solche von vier Mark pro Plakat zu bezahlen;

c) in allen übrigen Stationen ist eine jährliche vorauszahlbare Raummiethe von sechs Pfennigen pro Quadratdecimeter des Plakates, als Mindestbetrag jedoch eine solche von drei Mark pro Plakat zu entrichten.

Anmerkung. Der Aushang findet in der Regel auf die Dauer eines vollen Jahres statt, doch kann der Aushang auch für einen kürzeren Zeitraum erfolgen, in welchem Falle jedoch unter allen Umständen die unter a, b und c angegebene Mindestgebühr erreicht werden muß.

11. Die Bezahlung hat bei jenem Oberbahnamte zu geschehen, bei welchem das Gesuch eingereicht wurde.

12. Ausgenommen von der Bezahlung dieser Gebühren sind nur

jene Plakate, welche sich auf Verkehrsverhältnisse beziehen, sohin Fahrtenpläne, Plakate über Omnibus-, Dampfschiff- und andere Fahrgelegenheiten, worunter jedoch die von Auswanderungsagenturen zu Reklamezwecken anzubringenden Plakate nicht inbegriffen sind.

13. Ein Nachlaß der Recognitionsgebühren wird unter keiner Voraussetzung gewährt.

14. Die Anbringung von Plakaten jeder Art auf der **Perron**-Seite der Bahnhöfe kann **nicht** gestattet werden, da die Perrons speziell zum Anschlag von Fahrplänen der bayerischen Staatseisenbahnen bestimmt sind.

(Der unentgeltliche Aushang von Plakaten irgend welcher Art darf nur mit Genehmigung oder auf Anordnung der Generaldirektion vorgenommen werden. Plakate, welche eine **Sammlung** von Geschäftsempfehlungen verschiedener Firmen enthalten, werden zum Aushange nicht zugelassen. G. D. E. 80668 vom 4. August 1893 und Nr. 56722 vom 10. Juni 1893.)

## Verzeichniß derjenigen Punkte, denen ein Stationsvorstand, insbesondere an größeren Stationen, bei Bethätigung der zu gewissen Zeiten vorzunehmenden Controlen, seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden hat.

### 1. Geschäftsführung.

Geschäftsjournal
Amtsregistratur
Dienstübergabsbuch
Weisungsbuch
Plakatfahrpläne
Zahlbare Plakate in Wartesälen
Dienstplakate und Aufschriften
Stationsdienerzimmer
Reinhaltung der Station
Güterhalle
Wartesäle
Vorplätze und Perrons
Aborte
Rampen
Heizung
Beleuchtung
Wechselschlüssel.

### 2. Güterdienst.

Schalterkassa
Vorliegende Frachtbriefe
Kartenverzeichnisse
Frachtbriefverzeichniß
Güterzustellung
Aufgabsnachweis
Depositenbuch
Ladegebühren
Ladegebührenverzeichniß
Nebengebührenregister
Register über erhobene Frachtzuschläge.
Verzeichniß über hinterlegte Cautionen
Nachnahmebücher
Zusammenstellung der Conti über Güterabgabe und -Annahme.
Verzeichniß der Regiesendungen
Waagbuch
Wagenbestellbuch
Wagenstandsaufnahme
Wagenverzeichnisse
Wagenmeldungen
Wagenstillstandsverzeichnisse
Differenzbuch
Plombirzange
Plombenjournal
Vorhängschlösser
Rechnungsnachweise
Güterbewegungsstatistik
Hallsturz.

### 3. Fahrkartendienst.

Schalterkassa
Offene Fahrkarten

Fahrkartenpackete
Blancofahrkartenhefte
Register über den Verkauf von festen Fahrkarten.

4. Gepäckdienst.

Talons
Rechnung
Eingelieferte Gepäckscheine
Kofferträgerdienst.

5. Equipagen-, Vieh- und Hundebeförderung.

Talons
Rechnung
Desinfection.

6. Stationseinrichtungen und Inventar.

Mobiliar
Wagen { Gepäck- / Güter-
Güterkarren
Schrotleitern
Leitern
Ladebrücken
Sperrvorrichtungen
Stations-, Gepäck- und Güterstempel
Datumpresse
Tarife
Kilometerzeiger
Instruktionen
Verordnungsblätter
Dienstbefehle
Dienstpapiere
Kleiner Rettungskasten
Großer Rettungskasten*
Tragbahren
Zugsverspätungstafel
Feuerlöschgeräthe
Beleuchtungs- u. Heizmaterialien
Stationssignale
Stationsuhr { am Gebäude / im Innern
Drehscheibe
Bodenwaage
Ladeschablone
Wechsel, insbesondere Verschlußwechsel
Wasserkrahnen
Wasserreservoir
Lokomotivremise
Materialdepot
Uebernachtungslokale
Brunnen
Lagerplätze.

7. Telegraphendienst.

Depeschenbücher
Rechnung
Papierrollen
Telegraphenapparate
Läutwerke
Telephons
Registrirapparat
Abnahme, Ueberschreibung und Aufbewahrung der Streifen.

8. Kassawesen.

Kassabaarbestand
Ablieferungen
Quittirte Lieferscheine
Sonstige Zahlscheine
Sturznachweise
Güterkassabuch
Revisionsprotokolle.

* Mit G. D. E. Nr. 109132 v. 12. XI. 92 wurde angeordnet, daß an Stelle der früheren Bezeichnung „Verbandkasten" künftig die Bezeichnung „Kleiner Rettungskasten" und an Stelle der seitherigen Bezeichnung „Rettungskasten" künftig die Bezeichnung „Großer Rettungskasten" zu treten hat. Gleichzeitig wurde bekannt gegeben, daß sich die Nothwendigkeit ergeben hat, *die großen Rettungskästen* statt mit „Morphium-Pulver" mit „Morphium-Pastillen", sowie *die kleinen Rettungskästen* auch mit einem Glase mit 50 Gramm Hoffmannstropfen auszurüsten.

## Abschnitt F.

# Praktischer Güterdienst.

### Constatirung der Beschädigung eines Gutes und Behandlung einer hieraus resultirenden Reclamation.

Bei der Güterexpedition Wahl treffen am 10. Januar 1894 im Wagen G 32578 zehn zur Frachtkarte Nr. 90 München C.—Wahl gehörige und an Apotheker Doelger daselbst adressirte Ballons Himbeersaft ein. Bei der Entladung dieser Sendung bricht ein Ballon in dem Augenblick, als die mit der Entladung der Sendung befaßten Bediensteten Klein und Manhart den fraglichen Ballon an den Handheben aufgehoben, um ihn in die Güterhalle zu verbringen.

Absender der Sendung ist Delicatessenhändler Arnold in München. Von dem Inhalt des Ballons wurden noch 20 kg. gerettet.

Dieser Fall wird nun nachstehend in seiner ungefähren Gestaltung entwickelt.

Nach der Dienstesanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz angekommenen Gütern — giltig vom 1. Jan. 1893 — sowie § 71 der Verkehrsordnung ist der Thatbestand nach Aufnahme des Thatbestandsprotokolles (Beilage I) sofort in das Meldebuch I einzutragen; ferner hat spätestens innerhalb 24 Stunden Rückmeldung an die Versandtstation und eventuell diejenige Station zu geschehen, welche den Wagen ausweislich der Plomben oder Verladepapiere zuletzt behandelt hat und Abschrift der Thatbestandsaufnahme spätestens innerhalb 48 Stunden dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

Das betheiligte Ladepersonal ist über den Sachverhalt abzuhören und sind dessen Angaben zu Protokoll zu constatiren.

Im vorliegenden Falle hat die Protokollaufnahme sich über das bei der Entladung beobachtete Verfahren, über den Eintritt der Beschädigung und die wahrscheinlichen Ursachen derselben zu *verbreiten.*

Nachstehend lassen wir ein Beispiel über die Abfassung des ernehmungsprotokolls folgen:

## Protokoll

fgenommen bei der k. Güterexpedition Wahl am 10. Januar 1894.

Betreff:
eschädigung eines Ballons
imbeersaft zur Frachtkarte
r. 90 München Ctr.—Wahl
gehörig.

Gegenwärtig:
Die Unterzeichneten.

Der Stationsdiener Klein vorgerufen, gibt Nachstehendes über den Sachverhalt an:

Der heute mit Zug 2683 eingelaufene plombirte Stückgutwagen G 32578 wurde sofort nach Zugsabgang durch die Taglöhner Manhart und Heilmeier zur Güterhalle verschoben und daselbst von mir in Gegenwart des Herrn Adjunkten Sitzmann geöffnet. Im Wagen befanden sich auf einer Seite 20 Faß Bier so gelagert, daß sie nicht rollen oder sich bewegen konnten, ferner 10 Ballons Himbeersaft, welche in Körbe gut verpackt und in Partieen à 5 Stück durch Stricke unter sich, sowie an der Wagenwand befestigt waren. Die gegenüberliegende Seite war mit 25 Säcken Mehl belegt. Sämmtliche Colli wurden nach Zeichen und Nummern, sowie hinsichtlich ihrer äußeren Beschaffenheit vom Uebernahmsbeamten und auch von mir geprüft und richtig befunden. Mit der Entladung der Ballons wurde sogleich begonnen und zwar wurde jeder einzeln von mir und dem Stationstaglöhner Manhart an den Handhaben frei aus dem Wagen in die Güterhalle getragen und dort vorsichtig niedergestellt. Während wir den achten Ballon auf diese Weise aus dem Wagen trugen, brach plötzlich ohne jede ungeeignete äußere Einwirkung der Ballon, so daß der Inhalt zum größten Theil ausfloß. Bei der äußerst vorsichtigen Handhabung des Ballons kann die Ursache der Beschädigung lediglich in der natürlichen Beschaffenheit des Materials gelegen sein.

Der Ballon war ungefähr 15 cm oberhalb der Bodenfläche fast kreisförmig gebrochen. Der in dem unteren Theile zurückgebliebene Rest des Inhalts wurde gegen weiteren Schaden sichergestellt und hierauf dem Stationsvorstande von dem Vorfalle Meldung gemacht.

Der Uebernahmsbeamte war zur kritischen Zeit nicht mehr anwesend.

L. U.

Fortgesetzt am 10. Januar 1894. Stationstaglöhner N. Manhart vorgerufen, gibt an:

Stationsdiener Klein und ich hatten bereits sieben Ballons vom Wagen zur Güterhalle verbracht; mit dem achten waren wir schon in der Halle angekommen, hatten denselben aber noch nicht niedergestellt, als wir mit einem Male ein Klirren des Glases hörten und den Inhalt sich entleeren sahen. Der beschädigte Ballon wurde wie alle übrigen vorsichtig an den beiden Handhaben von uns getragen und ist hiebei weder am Boden aufgestreift, noch sonstwo angestoßen worden.

L. U.

Erklärung des Uebernahmsbeamten, Adjunkten Sitzmann.

Betreff (wie vor).

Der am 10. d. Mts. mit Zug 2683 eingelaufene plombirte Stückgutwagen G Nr. 32578 wurde, nachdem er zur Güterhalle verschoben war, in meiner Gegenwart geöffnet, dessen Inhalt nach den Papieren geprüft und richtig befunden. Die Verladungsweise war vorschriftsmäßig und zweckentsprechend. Insbesondere waren die 10 Ballons Himbeersaft gut in Körbe verpackt und in zwei Partieen à 5 Stück unter sich und an der Wagenwand befestigt, so daß ein Verschieben oder Umfallen derselben vollständig ausgeschlossen war. Die Ueberwachung des Entladungsgeschäftes war mir wegen anderweitiger Inanspruchnahme unmöglich. Von dem eingetretenen Schaden habe ich erst durch die Meldung des Stationsdieners Klein Kenntniß erhalten.

Gehorsam!

Adam Sitzmann, Adjunkt.

Aufgabe des Stationsvorstandes wird es nun sein, zunächst für die Sicherstellung des geretteten Theiles der Sendung Sorge zu tragen, was am vortheilhaftesten dadurch geschehen kann, daß die Flüssigkeit in ein entsprechendes Gefäß umgefüllt wird. Hierauf ist Adressat unverzüglich von dem eingetretenen Schaden zu verständigen und zur Augenscheinnahme und eventl. Verfügung über den Rest einzuladen. Gleichzeitig ist ein Sachverständiger beizuziehen.

Das von dem Sachverständigen abgegebene Gutachten ist zu Protokoll zu constatiren, z. B.:

Auf ergangene Einladung hin erscheint Herr Glaser*meister* Erl von Wahl und gibt auf Ersuchen in der vor-

würfigen Angelegenheit nach Augenschein folgendes Gutachten ab:

Die Wandung des Ballons ist sehr dünn; daß derselbe nicht bereits unterwegs in Trümmern ging, ist nur Zufall und jedenfalls einer äußerst schonenden Behandlung zu verdanken. Nachdem das Glas ohnehin den bedeutenden Druck des 84 kg schweren Inhalts aushalten mußte, bedurfte es keiner besonderen äußeren Einwirkung, um dasselbe bersten zu machen. Fraglicher Ballon hatte an der Bauchung, welche Stelle gerade den stärksten Druck auszuhalten hat, nur 1,5 mm. Die Beschaffenheit des Korbes, in welchem sich der Ballon befand, ist als entsprechend zu bezeichnen.

| | |
|---|---|
| Z. B. | L. U. |
| Knab | Johann Erl |
| Stationsverweser. | Glasermeister. |

Der Adressat ist vor allem zur Annahme des Restquantums unter Vorbehalt seiner Entschädigungsansprüche zu veranlassen. Verweigert derselbe gleichwohl die Annahme, so kann ein Versuch gemacht werden, den Absender zur Zurücknahme desselben zu bewegen. (Selbstredend nur dann, wenn es sich um Güter handelt, welche nicht dem schnellen Verderben ausgesetzt sind; solche müssen unter allen Umständen so bald als möglich veräußert werden.*)

Gelingt dieses nicht oder scheinen die angebotenen Preissätze zu niedrig, so muß getrachtet werden, das Gut bestmöglichst anderweitig zu verwerthen.

Der Verkauf hat mit Genehmigung des O. B. A. dadurch zu geschehen, daß Liebhaber eingeladen werden und dann der Verkauf öffentlich an den Meistbietenden erfolgt. In solchem Falle ist über den Sachverhalt ein Protokoll nach Muster in Anlage 26 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften aufzunehmen.

Zur weiteren Behandlung des Falles wird angenommen, daß der Adressat den übrigen Theil der Sendung, ausnahmlich des Restquantums, bezieht und Schadloshaltung vom Absender beansprucht, letzterer aber die Ersatzpflicht der Bahnverwaltung zuschiebt und dieserhalb mit einer Reklamationsschrift bei der Expedition Wahl einkommt.

Das betreffende Schriftstück ist von der genannten Expedition mit dem Originalfrachtbriefe, mit der Originalkarte (zu Rechnungszwecken ist eine Abschrift zurückzubehalten) und der Originalfaktura zu belegen, welch letztere vom Adressaten zu erholen ist. Mit

* Es soll hier noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß bei bloß beschädigten Gütern dem Empfänger ein Recht, das Gut der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung zu stellen, nicht zusteht.

diesen Beilagen versehen, ist dann die Reklamation mit Begleitbericht unter Beigabe der gepflogenen Verhandlungen (Meldung, Sachverständigengutachten, Protokoll über Veräußerung des Restquantums und Personaleinvernahme) dem vorgesetzten Oberbahnamte zu unterbreiten.

Der Bericht hat eine vollständige Schilderung des ganzen Vorganges zu enthalten, z. B.:

Betreff:
(wie vorgenannt.) Wahl, 14. Januar 1894.

Mit Frachtkarte Nr. 90 traf am 10. ds. Mts. von München C.-B für Apotheker Doelger dahier eine aus zehn Ballons bestehende Sendung Himbeersaft ein, welche in dem von München C.-B. plombirten Wagen G. Nr. 32578 untergebracht war.

Nach Verbringung dieses Wagens zur Güterhalle und Prüfung des Inhalts ertheilte der Uebernahmsbeamte Adjunkt Sitzmann dem Stationsdiener Klein und dem Stationstaglöhner Manhart den Auftrag, die Entladung desselben vorzunehmen.

Die Ballons wurden von den genannten Bediensteten an den Handhaben vorsichtig getragen und weder auf dem Transporte noch beim Niederstellen aufgestoßen.

Sieben Ballons waren auf diese Weise bereits ausgeladen, als der achte beim Uebertragen in die Halle plötzlich barst und dessen Inhalt bis auf 20 kg ausströmte.

Die beiden Bediensteten Klein und Manhart haben sich die Qualification verlässiger und gewissenhafter Arbeiter erworben, weshalb ihren Aussagen, daß sie mit größter Vorsicht verfahren seien, Glauben beigemessen werden kann.

Die Beschaffenheit des Ballons dürfte allein die Ursache des eingetretenen Schadens sein.

Adressat, Apotheker Doelger von hier, hat den Frachtbrief ausgelöst, die 9 unbeschädigten Ballons bezogen, die Annahme des geretteten Himbeersa tes jedoch verweigert. Absender Arnold machte hiefür ein Angebot von 4 Mark. Da dieser Betrag zu gering gehalten wurde, erfolgte amtliche Veräußerung und wurden für 20 kg à 62 Pfg., in Summa 12 Mk. 40 Pfg. gelöst, welcher Betrag vorerst in der Expeditionskassa deponirt wurde.

Versender verlangt laut anliegender Schadensberechnung eine Entschädigung von 104 Mk. für den Saft, 4 Mk. für den Ballon und 1 Mk. 20 Pfg. für Fracht, in Summa 109 Mk. 20 Pfg.

Laut ebenfalls beiliegender Originalfaktura berechnet sich aber der wirkliche Schaden nur auf 75 Mk. 20 Pfg. für 80 kg netto und 4 Mk. für den Ballon, sonach in Summa 79 Mk 20 Pfg., wovon noch obiger Erlös mit 12 Mk. 40 Pfg. in Abzug zu bringen ist, so daß der eigentliche Schaden nur 66 Mk. 80 Pfg. beträgt.

Das von dem Glasermeister Erl eingeholte und in der Anlage mitfolgende Gutachten geht dahin, daß der Ballon zur Aufnahme einer so großen Quantität Flüssigkeit nicht geeigenschaftet war und bezeichnet es als einen günstigen Zufall, daß derselbe den Transport bis Wahl überhaupt ausgehalten habe.

Da sonach der eingetretene Schaden wohl lediglich als die Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes zu erachten ist und die Erhebungen, welche hinsichtlich der Ursachen der eingetretenen Beschädigung gepflogen wurden, ein Verschulden des Entladepersonals nicht ergeben haben, so wird im Hinblick auf § 77 Ziff. 4 der Verkehrsordnung Abweisung des Reklamanten beantragt.

Gehorsam

N. N.

Beilage I.

Die bei der Ausfertigung dieser Thatbestandsaufnahme überflüssig erscheinenden Zeilen und Worte sind zu durchstreichen.

# Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

Oberbahnamt *München*. Station *Wahl*, den *10. Januar 1894*.

## Meldebuch Nr. 1.

## Thatbestandsaufnahme*

über beschädigte oder mit Gewichtsverminderung angekommene Güter.

Bei — Verladung — Aushändigung an den Adressaten / Rollfuhrunternehmer — Umladung / Entladung des / aus dem — gedeckt gebauten / offenen, mit Decken versehenen Wagen *G* Nr. *32578* der *k. bayer. Staatsbahn* (Eigenthumsbahn) wurde festgestellt, daß zu *Fracht*-Karte / Schein Nr. *90* von *München C.* nach *Wahl* vom *9. ds.*, Zug Nr. *41* vom *10. ds.* beschädigt / mit Gewichtsverminderung ankam:

| Der Güter bezw. Gepäckstücke: Anzahl | Art der Verpackung | Zeichen | Nr. | Inhalt | besondere Merkmale und Bezettelung | Gewicht kg | Werth- (Versicherung) M | Lieferfrist- (Versicherung) M | Ursprüngliche Versandstation bezw. Versender | Schließliche Empfangsstation bezw. Empfänger | Bemerkungen (Revers u. s. w.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *10* | *Ballon in Körbe* | *AZ.* | *1/10* | *Himbeersaft* | | *300* | — | — | *M. Arnold München C* | *Dölger Wahl* | |

V. g. u.

Beamter: *Adam Sitzmann, Adjunkt.*

Zeugen: *Johann Klein, Stationsdiener. Karl Manhart, Arbeiter.*

* Bei Anfertigung der Thatbestandsaufnahme ist möglichst genau und gewissenhaft vorzugehen und dabei auf genaue Darlegung des ganzen Sachverhaltes besonderes Gewicht zu legen. Insbesondere ist bei beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gütern das Gewicht genau festzustellen, dann der Zustand der Verpackung stets genau zu beschreiben, ebenso die Verladeweise und die Ursache des Schadens zu bezeichnen, wobei im letzteren Falle aber auszudrücken ist, ob die Ursache sichtbar, muthmaßlich oder unzweifelhaft ist. Endlich ist noch zu beachten, daß die Thatbestandsaufnahme mit der Nummer des Meldebuchs zu versehen ist.

## Außerdem ist zu berichten über:

1. Verladeweise und Befund derselben:
*Gut, Ballons waren angebunden.*

2. den gegenwärtigen Zustand des Gutes:
*Ballon Nr. 8 ist beim Heraustragen aus dem Wagen ohne äussere Einwirkung in der Mitte der Halle und ungefähr drei Meter vom Hinterstellungsplatze entfernt gebrochen und grossentheils ausgelaufen.*

3. das Gewicht des Gutes:
*Nach Frachtbrief wiegt Ballon Nr. 8 87 kg. Der gebrochene Ballon mit Stroh und Korb (ohne den geretteten Saft) 7 kg.*

4. den Zustand der Verpackung:
*Soweit noch ersichtlich, gut; Glasballon stand in einem neuen Weidenkorbe, der 2 gute Henkel hatte. Der Zwischenraum vom Glas zum Geflecht, circa 2 cm, ist mit Stroh ausgefüllt.*

5. etwaige Leckage:
*Beim Losbinden im Wagen nichts bemerkt, auch der Wagenboden war nicht benässt.*

6. sonstige Wahrnehmungen:
*Der Ballon wurde von 2 Mann frei aus dem Wagen getragen.*

7. Anordnungen behufs Verhinderung weiteren Schadens:
*Der Rest des Inhaltes wurde in ein Gefäss umgefüllt, welches leer 5 kg wog und nach Füllung 25 kg. Inhalt sonach 20 kg.*

8. den Lauf des Wagens, Bleiverschlüsse, Umladungen u. s. w.:

| Wagen | | | Name des Zugführers bezw. Packmeisters | Vorgefundene Bleie | | | Umladungen | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| traf ein über (Station) | war bezettelt / beschrieben von (Station) | nach (Station) | | der Station | Nr. und Datum | Angabe, ob verletzt, bejahenden Falls, in welcher Weise | auf Station | aus dem Wagen (Nr. und Eigenthümer) | in den Wagen (Nr. und Eigenthümer) |
| | *München C.B.* | *Wahl* | *Keller* | *München C.B.* | *2 Blei Nr.139 9./I.* | *unverletzt* | — | — | — |
| | | | | Die Bleie sind hier aufbewahrt / werden beigefügt | | | | | |

Der Sendung war ein Zollbegleitschein I. — II. — Uebergangsschein — beigegeben. Der Frachtbrief wurde — ausgelöst — nicht ausgelöst. Das Gut wurde — bezogen — nicht bezogen. Die Abnahme hat $\frac{\text{mit}}{\text{ohne}}$ Vorbehalt des Entschädigungsanspruches — noch nicht stattgefunden. Die Feststellung des Minderwerthes der Sendung durch Sachverständige ist — wird — veranlaßt (worden) — erscheint nicht erforderlich —, das betreffende Gutachten folgt unten.

Die Sendung ist — wird — nach ............................................ mit Karte Nr. ........ Post ............................. am .........ten............................................ weiter befördert.

An die Versandexpedition zu *München C.* an die Umladestation zu ............... und an die Empfangs-Expedition zu ............................ ist geschrieben — telegraphirt.

Die auf der Sendung haftende Nachnahme wurde gesperrt.

Die *k. Güter*-Expedition.
*N. N.*

## Bemerkungen der Zwischenstationen

über etwa eingetretene Vergrößerung des Schadens, sowie kurzer Bericht über sonstige Zwischenfälle:

## Feststellung und Abschätzung

des Schadens auf der Bestimmungsstation

unter Zuziehung der unterzeichneten — von der Expedition — gemeinsam mit den Betheiligten gerichtlich — bestellten Sachverständigen.

a) Art und Umfang des Schadens:
*Der Inhalt des Ballons ist bis auf die geretteten 20 kg ausgelaufen. Nach schriftlicher Einvernahme mit dem Absender bot derselbe 4 Mk. für das ganze Quantum. Restaurateur Schwabl hier bietet 8 Mk. und Kaufmann Maila schätzt den Werth auf 10 Mk. Es wurde deshalb Versteigerung anberaumt und hiebei 12 Mk. 40 Pf. vereinnahmt.*

b) Ursache des Schadens (muthmaßlich? unzweifelhaft? sichtbar?):
*Nach dem gesondert beiliegenden Gutachten von Glasermeister Johann Erl ist der Bruch des Glases auf dünne Glasstellen zurückzuführen. Glasprobe liegt bei.*

c) Abschätzung des Schadens unter Angabe der Grundlagen der Schätzung:
*Nach Originalfaktura beträgt Werth des ganzen Inhalts vom Ballon Nr. 8 75,20 Mk. und für Ballon 4 Mk., in Summa 79,20 Mk.*

*Wahl,* den *26. Januar 1894.*

Die *k. Bahn*-Expedition.
*N. N.*

Unterschrift des Sachverständigen:
*A. Schwabl, Restaurateur.*
*Friedr. Maila, Kaufmann.*

Mit obigem Gutachten einverstanden:

*Wahl,* den *26. Januar 1894.*

Unterschrift des Adressaten: / Versenders:

.........................................................

### Verzeichniß der angeschlossenen Belege:

*1 Frachtbrief.*
*1 Originalkarte.*
*1 Originalfaktura.*
*1 Gutachten.*
*1 Glasprobe.*

### Erwirkung der unfrankirten Absendung von Gütern, welche reglementmäßig dem Frankaturzwange unterliegen.

Bei der Güterexpedition Wahl geht ein Gesuch des Obsthändlers Haller in Waakirchen ein, dessen Petitum dahin geht, es möchte gestattet werden, daß die von Haller als Eil- und Frachtstückgut zur Aufgabe gelangenden Obstsendungen in Ueberweisung abgefertigt werden dürfen.

Was hat die Expedition in diesem Falle zu thun?

Nach bayerischer Zusatzbestimmung 1 zu § 61 der Verkehrsordnung können Ausnahmen vom Frankaturzwange nur auf Grund einer besonderen Genehmigung des einschlägigen Oberbahnamtes nach vorausgegangener Hinterlegung einer Erklärung und Kaution seitens des Absenders zugelassen werden.

Hierüber ist nun ꝛc. Haller von der Expedition Wahl zunächst aufzuklären und zur Ausstellung einer allgemeinen Erklärung zu veranlassen. Diese allgemeine Erklärung hätte ungefähr zu lauten:

> „Der Unterzeichnete verpflichtet sich, alle anlaufenden Frachten und Spesen für seine unfrankirt zur Aufgabe gelangende Obstsendungen bei deren Verderb oder Nichtannahme, sowie allenfalls nicht eingehende Nachnahmen unweigerlich zu decken und räumt ferner der Bahnverwaltung das Recht ein, sich an der aufrecht gemachten Kaution für alle Forderungen, welche aus der zugestandenen Vergünstigung entstehen, schadlos zu halten, wenn er aus irgend welchen Gründen seinen auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommen sollte.“

Auf den Frachtbriefen ist die Bemerkung beizusetzen: „Allgemeine Erklärung für unfrankirte Abfertigung hinterlegt.“

Diese allgemeine Erklärung, welche vorerst als Entwurf zu betrachten ist, muß in duplo gefertigt werden. Im Genehmigungsfalle wird ein Exemplar bei der Expedition deponirt.

Die zu leistende Kaution muß dem Geschäftsumfange entsprechend so hoch bemessen werden, daß die Bahnverwaltung unter allen Umständen gegen Schaden gesichert ist. Dieselbe ist jedoch erst dann zu deponieren, wenn die ausnahmsweise Umgehung der Zwangsfrankirung vom k. Oberbahnamte genehmigt worden ist.

Das Gesuch des ꝛc. Haller wäre also mit dem Entwurf der erwähnten allgemeinen Erklärung zu belegen und dann dem Oberbahnamte mit Begleitbericht zu unterbreiten.

Der Bericht könnte ungefähr lauten:

> „In der Anlage wird dem kgl. Oberbahnamte ein Gesuch des Obsthändlers Haller in Waakirchen um Gestattung der

unfrankirten Abfertigung seiner bei der diesseitigen Expedition zur Aufgabe gelangenden Obstsendungen mit dem gehorsamen Berichte unterbreitet, daß Haller bereit ist, Kaution zu leisten.

Bezüglich der Höhe dieser erlaubt man sich zu bemerken, daß rücksichtlich des Geschäftsumfanges des 2c. Haller der Betrag von 200 Mk. als ausreichende Sicherung gegen etwa ausfallende Frachten erachtet werden kann.

Ein Entwurf zu dem nach Zusatzbestimmung 1 zu § 61 der Verkehrsordnung nothwendigen Revers liegt in zweifacher Ausfertigung bei.

Gehorsam

N. N."

## Herrenlose Güter.

Als herrenloses Gut gilt jene Sendung, für welche der Absender oder Empfänger nicht zu ermitteln ist. Unterliegt dasselbe dem raschen Verderben, so wird das Gut dem Verkaufe unterstellt und der erlöste Betrag deponirt; ist ein Verderben nicht zu befürchten, so wird das Gut 6 Monate aufbewahrt, und dann erst nach § 70 der Verkehrsordnung und nachdem das vorgesetzte kgl. Oberbahnamt die Genehmigung ertheilt hat, öffentlich veräußert. Die Verkaufsverhandlungen sind protokollarisch (Muster siehe Anlage 26 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften) festzustellen und mit Bericht dem betr. Oberbahnamte vorzulegen.

## Wagenbeschädigung, Wagenüberlastung, Erhebung und Verrechnung von Frachtzuschlägen.

In Schaftlach muß bei Zug 2683 am 3. Januar 1894 der Wagen G 32684, zur Frachtkarte Nr. 1 Regensburg—Tölz gehörig, wegen Warmlaufens abgestellt werden. Der Wagen ist mit Weizen beladen und ergibt die Nachwiegung ein Gewicht von 11,000 kg, während die Gewichtsdeklaration im Frachtbriefe auf 10,000 kg lautet. Der Wagen hat eine Tragfähigkeit von 10,500 kg. Die Sendung wurde vom Getreidehändler Josef Bleibtreu in Regensburg aufgegeben und von dessen eigenen Leuten verladen; eine bahnseitige Gewichtsermittlung wurde nicht verlangt. Empfänger der Sendung ist A. Schmidbauer in Tölz.

Was hat nun in diesem Falle die Expedition Schaftlach zu veranlassen:

1. hinsichtlich der Reparatur des Wagens?
2. hinsichtlich der Richtigstellung der Ladung?
3. bezüglich des zu berechnenden Frachtzuschlages?

Ad 1. Wenn ein Wagen wegen Warmlaufens, Federbruches 2c. *aus dem Zuge* genommen werden muß, so ist jederzeit das Ge-

wicht desselben durch Nachwiegung auf der Bodenwaage im Beisein von 2 Zeugen feststellen zu lassen und der Gewichtsbefund auf der zu erstattenden Wagenbeschädigungsmeldung (Form. 1411) vorzumerken, da diese Constatirung zur Beurtheilung der Haftpflichtfrage Seitens des Oberbahnamtes nicht entbehrt werden kann.

Sodann ist die zuständige Betriebswerkstätte vom Sachverhalte telegraphisch in Kenntniß zu setzen.

Die im vorliegenden Falle vom Zugführer auszustellende Beschädigungsmeldung* (siehe Anlage I) ist von der Station Schaftlach mit dem Ortsstempel versehen dem k. Oberbahnamte München in Vorlage zu bringen

Die vom Wagenwärter des Zuges auszustellenden und vom Zugführer mitzuunterzeichnenden Klebezettel (Anlage II) sind, wenn die Reparatur auf der Station bethätigt werden kann, den dieselbe ausführenden Werkstättearbeitern behufs Einlieferung bei der Betriebswerkstätte zu übergeben. Wird hingegen die Reparatur bei einer Werkstätte vorgenommen, so sind die Klebezettel vorschriftsgemäß auf beiden Langseiten des Wagens an der dazu bestimmten Stelle anzukleben. Rücksichtlich der Verzögerung, welche der Wagen in seinem Laufe erleidet, ist gemäß § 103 der Dienstanweisung, betr. die Benützung der Güterwagen, entsprechender Eintrag in das Stillstandsverzeichniß zu machen. Die zweite Ausfertigung der Meldung ist abzutrennen und binnen 24 Stunden unter Umschlag an das Wagencontrolbureau einzusenden. Jene Station, auf welcher ein fremder Wagen wegen Laufunfähigkeit hinterstellt wird oder zur Wiederherstellung gelangt, hat auf der an's W. C. B. einzusendenden Meldung von dem Wagenmeister oder der Werkstätte eintragen zu lassen:

a) die Art der Beschädigung,
b) deren muthmaßliche Ursache,
c) die zur Wiederherstellung voraussichtlich nöthige Zeit.

Außerdem ist auf den Meldungen Tag und Stunde der Außer- oder Inbetriebsetzung solcher Wagen genau anzugeben.**

---

* Siehe Dienstanweisung für das Verfahren bei Beschädigung von Wagen.

** Mit G. D. E. Nr. 32769 vom 6. Oktober 1893 wurde über das Verhalten beim Warmlaufen von Bahnpostwagen Nachstehendes verfügt:

1. Sobald ein Bahnpostwagen in einem Grade warm läuft oder sonst einen Defekt zeigt, daß dessen Ausstellen in Frage kommen kann, hat der Wagenwärter das Bahnpostpersonal hievon zu verständigen, damit die Briefpost und eventuell die Werth- und dringenden Sendungen zum Umladen bereit gehalten werden können; es ist dies um so leichter möglich, als derselbe in der Regel seinen Platz im Bremshause dieses Wagens selbst zu nehmen hat.

2. Muß ein Bahnpostwagen auf einer Zwischenstation ausgestellt werden, so ist zur Weiterbeförderung der zum Umladen bereit gehaltenen Briefpost thunlichst ein unbenütztes Coupé im Zuge, außerdem der Dienst-

Ad 2. Eine Ueberlastung der Wagen liegt vor, wenn das Gewicht der Ladung einschließlich der auf dem Wagen befindlichen Wagendecken und der in den Allgemeinen Tarifvorschriften B IV § 144 genannten Ladegeräthe

a) bei denjenigen Wagen, an welchen Ladegewicht und Tragfähigkeit vermerkt ist, die angeschriebene Tragfähigkeitsziffer,
b) bei denjenigen ausländischen Wagen, an welchen nur das Ladegewicht vermerkt ist, das um 5% erhöhte Ladegewicht übersteigt.

Ueber die stattgehabte Ueberlastung des Wagens ist eine Verhandlung, Form. 1778 (Anlage III) aufzunehmen und von dieser der Absendestation eine Abschrift zu übersenden. Die Originalverhandlung ist dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

Die aufzunehmende Verhandlung muß vom Versender oder Empfänger oder, wenn diese nicht zugezogen werden können, von zwei Zeugen bestätigt werden.

---

wagen oder Gepäckwagen zur Verfügung zu stellen, und dem begleitenden Postbeamten ein Platz anzuweisen, auf sein Verlangen in dem die Postsendungen bergenden Raum selbst.

Der Beamte ist hiebei zu veranlassen, das Umladen auf die geschlossenen Briefsäcke zu beschränken, damit größere Versäumnisse vermieden bleiben. Die Station hat die nächste Aufsichtsstation von dem erfolgten Aussetzen des Bahnpostwagens telegraphisch zu benachrichtigen.

3. Soweit es angängig, ist jedoch der betreffende Bahnpostwagen bis zur nächsten Hauptstation im Zuge zu belassen; in diesem Falle ist letztere Station thunlichst bald, bei Schnellzügen möglichst von der letzten Haltestation aus zwecks der erforderlichen Anordnungen und Bereithaltung eines Ersatzwagens telegraphisch in Kenntniß zu setzen, daß der Wagen dort ausgestellt werden müsse. Die Mittheilung hat der Wagenwärter durch den Zugführer, eventuell selbst bei dem Abfertigungsbeamten zu veranlassen.

4. Ist auf der Hauptstation ein Ersatzwagen nicht zur Verfügung, oder ist dessen Beistellung nicht durchführbar, so ist auch dort in der unter Ziffer 2 angegebenen Weise Gelegenheit zur Weiterbeförderung wenigstens des dringlichsten Theiles der Postsendungen zu schaffen.

5. Die Abfertigungsbeamten jener Stationen, in welchen Bahnpostwagen wegen Warmlaufens oder sonstiger Defekte aus den Zügen genommen werden müssen, haben sich vor Beginn der Rangirbewegungen persönlich Ueberzeugung zu verschaffen, ob das Bahnpostpersonal entsprechend verständigt ist, bezw. dies selbst zu thun, sowie billigen und durchführbaren Wünschen desselben stattzugeben.

6. Ist die Aufsichtsstation, welche die Nachricht von dem erfolgten oder dem dortselbst nothwendigen Aussetzen eines Bahnpostwagens erhalten hat, nicht in der Lage, einen Ersatzwagen oder eine Hauptstation, in welcher bei einem Zuge für einen daselbst beginnenden Kurs ein neuer bezw. weiterer Bahnpostwagen zuzugehen hat, diesen zu stellen, so hat dieselbe die nächste von dem Zuge berührte Hauptstation hievon zu verständigen, damit für Bereithaltung eines Ersatzwagens Sorge getragen werden kann.

Es ist deshalb auch darauf zu sehen, daß auf solchen Stationen stets mindestens ein vollkommen lauffähiger und gebrauchstüchtiger Bahnpostwagen in Reserve gehalten wird.

Die für die Frachtberechnung maßgebenden Angaben des Frachtbriefes und der Frachtkarte sind von Amtswegen zu berichtigen. Der Frachtzuschlag, das Ladegeld (Abladen des Uebergewichtes) und die Mehrfracht sind in der Rechnung des Frachtbriefes und in der Frachtkarte vorzumerken. Der eingehobene Frachtzuschlag ist von der entdeckenden (bezw. Empfangs-) Station im Register über den Anfall von Frachtzuschlägen (Form. 277) vorzutragen, im Kassabuch in Rubrik 11 zu vereinnahmen und nach spezieller Anweisung an die Oberbahnamtskassa zur Ablieferung zu bringen. Die Mehrfracht ist in der Frachtkarte bei der betreffenden Position besonders ersichtlich zu machen.

Die im gegebenen Falle zu erhebenden Beträge sind als provisionsfreie Nachnahme zu Lasten des Gutes der Bestimmungsstation zur Erhebung beim Empfänger zu überweisen.

Das über die zulässige Belastungsgrenze von 10 500 kg hinausgehende Gewichtsquantum ist vom Bahnpersonale unter Berechnung der Ladegebühren abladen zu lassen. Wegen Weitersendung des abgeladenen Uebergewichtes ist die Verfügung des Absenders nach den für die Behandlung unbestellbarer Güter bestehenden Vorschriften einzuholen. Soll das Gut zurück- oder weitergesandt werden, so ist es als besondere Sendung unter Erhebung der tarifmäßigen Fracht zu behandeln.*

Muß der Wagen behufs Reparaturvornahme entladen werden, so geschieht dies auf Kosten der Partei von Seite der Bahnverwaltung. Im Falle der Umladung der Sendung in einen Wagen mit ausreichender Tragkraft kann selbstredend die ganze Sendung aufgenommen werden.

Ad 3. Bei Wagenüberlastung ist der Zuschlag nach derjenigen Tarifklasse zu berechnen, nach welcher die ganze Sendung tarifirt ist, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob das überschießende Gewicht bis zur Bestimmungsstation mit der Wagenladung vereinigt bleibt oder nicht.

---

* Es kann jedoch dem Absender die Zuladung des abgenommenen Uebergewichts zu einer anderen, von derselben Versandstation kommenden, die Unterwegsstation ohnehin berührenden Ladung in dem Falle gestattet werden, daß die Verwiegung ausdrücklich beantragt war, diesem Antrage jedoch mangels einer Gleiswaage nicht entsprochen werden konnte. Der Absender muß alsdann den zweiten Wagen von vornherein um dasjenige Gewicht, welches er auf der Unterwegsstation zuladen will, weniger belasten und wegen des Anhaltens auf der Unterwegsstation einen jeden Zweifel ausschließenden Vermerk im Frachtbriefe anbringen. Die Fracht wird in diesem Falle für die ganze Ladung, also einschließlich des unterwegs zuzuladenden Theils, von der Versand- bis zur Empfangsstation berechnet. Etwa entstandene Ladegebühren, Lagergelder und dergleichen sind besonders zu vergüten. (§ 53 der Verkehrsordnung.)

Der Zuschlag beträgt bei Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagen das Zehnfache der vom Uebergewichte zu berechnenden Fracht für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke. An dem hier verwendeten Wagen ist das Ladegewicht mit 10 000 kg, die Tragfähigkeit mit 10 500 kg angeschrieben und durfte der Wagen bis zur letzteren Gewichtsgrenze beladen werden. Für den Frachtzuschlag kommen daher nur 500 kg, für die Mehrfracht aber 1000 kg zur Berechnung. Der Frachtsatz für Weizen (Spezialtarif I) beträgt für die Strecke Regensburg—Tölz = 191 Kilometer pro 100 kg 0,98 Mk. Es ist nun zu berechnen:

a) an Frachtzuschlag das Zehnfache der Fracht für 500 kg: (500 × 0,98) × 10 = 49 Mk. – Pfg.)
b) Mehrfracht für
   1. das zulässige Mehrgewicht von 500 kg für Strecke Regensburg—Tölz 5 × 0,98 = 4 Mk. 90 Pfg.
   2. Mehrfracht für 500 kg Uebergewicht für Strecke Regensburg—Schaftlach = 181 Kilometer, Tarifsatz 0,93 Mk. 5 × 0,93 = 4 Mk. 70 Pfg., sohin zusammen 9 Mk. 60 Pfg.
c) Für das Abladen von 500 kg Uebergewicht werden 20 Pfg Ladegeld berechnet.

Es berechnet sich sonach die für Frachtzuschlag, Mehrfracht und Ladegeld einzuhebende Summe auf 58 Mk. 80 Pfg.

Wurde infolge Ueberlastung des Wagens etwa anderweitig ein Schaden hervorgerufen, so haftet der Versender auch für diesen Schaden. Wegen Berechnung der einzelnen Wagenbestandtheile siehe Anhang zum Uebereinkommen betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung.

Das Gut darf auf der Empfangsstation erst ausgefolgt werden, wenn der Empfänger einen, muthmaßlich die Reparaturkosten des Wagens deckenden Betrag hinterlegt.

Anmerkung. 1. Nach Maßgabe der Vorschriften in § 30 Absatz 4, § 41, § 42 Absatz 7, § 48 Absatz 1, § 53 Absatz 6 bis 10 der Verkehrs-Ordnung nebst Zusatzbestimmungen VI bis XI (vgl. auch die unter § 45 des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen abgedruckten Bestimmungen in Artikel 7 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst §§ 3 und 11 der Ausführungsbestimmungen und den zusätzlichen Bestimmungen Ziffer 5 bis 7), ferner nach Abschnitt V II B b 3 des Eisenbahn-Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, ist an Frachtzuschlag zu erheben:

a) bei Aufgabe der im § 29 Absatz 1, § 30 Absatz 4 und in § 50 A Ziffer 4 der Verkehrs-Ordnung bezeichneten Gegenstände als Reisegepäck oder Belassung dieser Gegenstände in den Fahrzeugen, sowie bei deren Aufgabe als Expreßgut:
   *12 Mark* für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes;

b) bei Aufgabe von Leichen unter falscher Deklaration:
   das Vierfache der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte;

c) bei Aufgabe der in § 50 A Ziffer 4 oder in der Anlage B der Verkehrs-Ordnung bezeichneten Gegenstände als Eil- oder Frachtgut unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder bei Außerachtlassung der als Bedingung für deren Annahme als Eil- oder Frachtgut in der Anlage B der Verkehrs-Ordnung (vgl. auch Anlage 1 zum Vereins-Betriebs-Reglement) gegebenen Sicherheitsvorschriften:
   12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm derjenigen Versandstücke, auf welche sich die unrichtige oder ungenaue Deklaration oder die Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften bezieht. Hiebei ist behufs Ermittelung des Frachtzuschlags das Gesammtgewicht des betreffenden Frachtstücks und zwar auch in dem Fall zur Berechnung zu ziehen, daß die Gegenstände der bezeichneten Art mit anderen, der Beschränkung des § 50 der Verkehrs-Ordnung nicht unterliegenden Gegenständen in einem Frachtstück zusammegepackt sind;

d) bei unrichtiger Angabe des Inhalts von Eil- und Frachtgütern, sofern es sich nicht um einen der in Ziffer 1c erwähnten Gegenstände handelt, und wenn eine Frachthinterziehung dadurch nicht verursacht worden ist: 1 Mark für jeden Frachtbrief;
   In denjenigen Verkehren, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, beträgt in diesem Falle der Frachtzuschlag das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht (vgl. § 3 Ziffer 2 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen unter § 45 des Vereins-Betriebsreglements).

e) bei unrichtiger Angabe des Inhalts von Eil- und Frachtgütern — abgesehen von dem unter Ziffer 1c erwähnten Falle — sofern dadurch eine Frachthinterziehung verursacht worden ist:
   das Doppelte des Frachtunterschiedes, welcher sich bei Richtigstellung der Fracht für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke ergiebt;
   In denjenigen Verkehren, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, beträgt auch in diesem Falle der Frachtzuschlag das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht (vgl. vorstehend unter d) —.

f) bei Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens:
   das Zehnfache der von dem Uebergewichte zu berechnenden Fracht für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke.

2. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Thiersendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines vom Absender mit lebenden Thieren beladenen Wagens finden die vorstehenden Bestimmungen unter 1 d—f entsprechende Anwendung.

3. Bei Ueberlastung von Wagen, welche den Bestellern ganzer Sonderzüge zur Beladung gestellt werden (vgl. Anhang I des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) wird ebenso, wie im Falle der Ueberlastung bei Selbstverladung der bei den Gepäck-Abfertigungsstellen aufgegebenen, nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeuge (Straßenfuhrwerke) — vgl. Deutscher Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, Abschnitt VII Bb — als Frachtzuschlag das Zehnfache des nach den Grundsätzen in § 3 Ziffer 3 und 4 zu berechnenden Frachtunterschiedes erhoben. (Kundmachung Nr. 12 vom Jahre 1893.)

Außer den der Kundmachung Nr. 12 des deutschen Eisenbahnverkehrs-verbandes (vgl. V.- u. A.-Bl. Nr. 14/1893) beigefügten Formularen sind für die Verhandlungen über unrichtige Inhaltsangabe in denjenigen Verkehren, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, noch zwei besondere Formulare aufgestellt worden.

Da die Folgen der unrichtigen Inhaltsangabe verschieden sein können, je nachdem eine Sendung unter die deutsche Verkehrsordnung oder das Internationale Uebereinkommen fällt, so ist auf die richtige Anwendung dieser Formulare Bedacht zu nehmen.

In den Fällen der Wagenüberlastung ist für alle Verkehre ein und dasselbe Formular zu verwenden.

Die in der früheren Ausgabe der Kundmachung Nr. 12 enthaltenen Formulare dürfen nicht weiter verwendet werden.

Die neuen Formulare sind unter Nr 1776, 1777, 1778, 2129, 2130 erstmals durch die Oberbahnämter bei dem Regie- und Billetenbureau der Generaldirektion zu bestellen. D. B. 34|1893.

In Generaldirektions-Entschließung Nr. 16952III vom 22. VIII. 1889 ist unter Anderem ausgeführt:

„Die unterschiedslose Durchführung des Conventionalstrafverfahrens in allen Fällen constatirten Mehrgewichts würde übrigens weder den Interessen der Eisenbahnverwaltung entsprechen, noch mit den Grundsätzen eines coulanten, auf thunlichste Berücksichtigung der beim Verladegeschäft für den Versender auftretenden Schwierigkeiten bedachten Geschäftsverkehrs vereinbar sein. Es ist daher von der erwähnten Befugniß in der Regel nur dann Gebrauch zu machen, wenn die Absicht der Frachthinterziehung aus den begleitenden Umständen erkennbar zu Tage tritt."

Dem gleichen Gedanken ist in § 2 Ziffer 3 der Kundmachung 12 Ausdruck gegeben. Der betreffende Passus lautet:

„Während den Abfertigungsstellen obliegt, überall da, wo die Voraussetzungen dazu vorliegen, die Frachtzuschläge zu erheben, wird denselben aber auch zur Pflicht gemacht, beim Verdacht einer Zuwiderhandlung der in § 1 Ziffer 1 b und d bis f gedachten Art nicht etwa die Sendung sofort anzunehmen, um unmittelbar darauf die Zuschläge anzusetzen, sondern den Absender zunächst auf die zu erwartenden Folgen aufmerksam zu machen und zur ordnungsmäßigen Deklaration bezw. Abnahme des Uebergewichts aufzufordern. Ingleichen ist dem Absender bei Aufgabe von leicht Feuchtigkeit annehmenden (hygroskopischen) Gütern zu bedeuten, daß er sich, wenn eine Ueberlastung festgestellt wird, nicht darauf berufen kann, daß dieselbe erst nach der Uebernahme durch Witterungseinflüsse entstanden sei. Auch ist nöthigenfalls der Absender von Wagenladungen darüber zu belehren, daß er durch den Antrag auf bahnseitige Verwiegung gegen Entrichtung des tarifmäßigen Wägegeldes die für die Wagenüberlastung festgesetzten Frachtzuschläge vermeiden kann."

Anlage I.

## Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen.

# Beschädigungs-Meldung Nr. *2*

der Station *Schaftlach* vom *3. Januar* 18*94*.

Der Wagen Nr. *32684* Serie *G* der *bayerischen Staatsbahn*, welcher am *3. Januar* 18*94* mit Zug Nr. *2683* um *3* Uhr *56* Min. von *Regensburg* beladen/leer hier angekommen ist, ist beschädigt.

**Art und Umfang der Beschädigung:**

*Eine Achse ist warm gelaufen.*

**Veranlassung:** *Wahrscheinlich Wagenüberlastung.*

*„Verschulden erscheint vorhanden."* *)

*Knab, Expeditions-Verweser.*

**Beschädigungsort:** *Während der Fahrt zwischen Holzkirchen und Schaftlach.*

**Der Wagen** läuft beladen/leer über ........ nach ........
ist unfähig weiter zu laufen und wird deshalb zu *Schaftlach* in Reparatur genommen.

*Gewichtsbefund:* *Brutto 17 500 kg*
*Tara 6 500 kg*
*Brutto: 11 000 kg*

Name des Meldungs-Ausstellers:
*Hofmann I Zugführer*
*Weigand Wagenwärter*
stationirt in: *München Centralbahnhof.*

Von kz. Hd. an das **kgl. Oberbahnamt.**

*) Siehe umstehende Anmerkung.

## Anmerkung.

### 1.
### Die Ausstellung der Wagenbeschädigungs-Meldungen.

Bei jeder neu eintretenden oder zuerst wahrgenommenen Beschädigung eines Wagens ist eine Beschädigungsmeldung nach Anleitung der „Dienstanweisung für das Verfahren bei Beschädigung von Wagen", giltig vom 1. Mai 1890, § 6, auszustellen.

Diese Ausstellung erfolgt nach Maßgabe genannter Vorschrift, entweder durch den Stationsvorstand oder durch einen Bediensteten des Stations- oder Fahrdienstes.

Hiebei hat sich jeder Aussteller angelegen sein zu lassen, unter der Rubrik „Veranlassung" die zur Beurtheilung des Falles nothwendigen Angaben, wenngleich in größter Kürze, so doch in genügender Deutlichkeit zum Vortrage zu bringen.

Die Wagenbeschädigungs-Meldungen gelangen entweder durch eigene Ausstellung oder durch die vorgeschriebene Uebergabe Seitens der sonstigen Aussteller, an die betreffenden Stationsvorstände.

### 2.
### Erste Prüfung der Meldungen und Aufklärung der thatsächlichen Verhältnisse durch die Stationsvorstände.

Jeder Stationsvorstand, bei welchem eine von anderer Seite ausgestellte Wagenbeschädigungs-Meldung einläuft, hat die Verpflichtung, dieselbe hinsichtlich ihres Inhaltes im Allgemeinen, sowie des Vortrages unter der Rubrik „Veranlassung" im Besonderen einer genauen und gewissenhaften Prüfung zu unterstellen.

Das Resultat dieser seiner Prüfung hat derselbe am Schlusse des Vortrages in der Rubrik „Veranlassung" wörtlich mit einem der drei nachstehenden Vermerke, unter Beisetzung seines Namens, niederzulegen; entweder:

a) „Verschulden erscheint vorhanden"; oder:
b) „Verschulden erscheint zweifelhaft"; oder:
c) „Verschulden erscheint nicht vorhanden".

In gleicher Weise hat derselbe seine Anschauung durch wörtlichen Beisatz eines der drei vorstehenden Vermerke an der beregten Stelle auch auf dem von ihm selbst auszufüllenden Meldungsformulare zum Ausdrucke zu bringen.

Hienach hat der Stationsvorstand die Einsendung der Beschädigungsmeldungen an das vorgesetzte k. Oberbahnamt zu bethätigen und sind hiebei Erhebungen und technische Gutachten im Sinne des Schlußsatzes des Abs. 2 des § 6 der erwähnten Dienstanweisung nur dann zu veranlassen und mit den Meldungen vorzulegen, wenn letztere hinsichtlich des Verschuldens vom Stationsvorstande mit dem Vermerke a (dessen Anbringung eine Untersuchung bedingt) versehen werden.

Auszug aus der Generaldirektions-Entschließung Nr. 73604/14675 II b vom 4. August 1891.

Anlage II.

## Klebezettel.

Uebergangsstation ........................ Nr. des Meldebuches *2.*

**Station *Schaftlach* der k. bayer. Staatseisenbahn.**

**Meldung Nr.** *2* am *3. Januar* 1894.

*G* Wagen Nr. *32684* der *bayer.* Bahn ist beschädigt, wie folgt:

..............................................................................

..............................................................................

..............................................................................

*Eine Achse ist warm gelaufen.*

..............................................................................

..............................................................................

..............................................................................

..............................................................................

..............................................................................

Name des Meldungs-Ausstellers:

*Weigand* *Wagenwärter*

*Hofmann I* *Zugführer*

Anlage III.

## Königl. Bayer. Staatseisenbahnen.

**Verhandlung über Wagenüberlastung.**

Absender *Joseph Bleibtreu,*
*Regensburg.*
Empfänger *Anton Schmidbauer,*
*Tölz.*

*Schaftlach,* den *3. Januar* 18*94.*

Der zur Karte von *Regensburg* nach *Tölz* Nr. *1* vom *1. Januar* 18*94* gehörige Wagen der *K. B. Staats*-Bahn Nr. *32684 G*, laut Frachtbrief beladen mit *1000* kg *Weizen*, ist in Folge *Warmlaufens hier abgestellt* ........................

..........................................................................................................

amtlich nachgewogen worden und wurde dabei ermittelt:

| | | |
|---|---|---|
| Bruttogewicht des Wagens mit der Ladung . . . . . . . . | *17 500* | kg |
| Eigengewicht des Wagens laut Anschrift . . . . . . . . . | *6 500* | „ |
| Durch Nachwägung ermitteltes Eigengewicht des Wagens . . | *6 500* | „ |
| bleibt Gewicht der Ladung . . . . . . . . | *11 000* | kg |
| höchste Belastungsgrenze des Wagens*) . . . . | *10 500* | „ |
| mithin ein Uebergewicht von . . . . . . . . | *500* | kg |

Der Frachtsatz für die Hauptladung beträgt für die ganze Frachtbriefstrecke von *Regensburg* bis *Tölz* für 100 kg *0,98* Mk., der Frachtunterschied *4,90* Mk.

Der Frachtzuschlag berechnet sich hiernach auf:

10 × *4,90* = *49,00* Mk.

(mit Worten:) *Vierzig neun Mark keinen Pfennig.*

Der Versandstation *Regensburg* ist Mittheilung gemacht**): *Die Witterungsverhältnisse waren ohne Einfluss auf das Mehrgewicht, welches hier abgeladen und dem Absender zur Verfügung gestellt wurde.*

Anerkannt und unterschrieben.
Der Absender (Empfänger).

..........................................................................................

Die Zeugen.
*Anton Frey, Stationsdiener.*
*Joseph Spindl, Stationstaglöhner.*

Die *k. Güter*-Expedition.
*N. N.*

*) Vgl. § 1 Ziffer 4 der Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen rc. rc.
**) Etwaige Bemerkungen über die muthmaßliche Ursache der Ueberlastung — Witterung — wo das Uebergewicht geblieben rc.

*1778.* Verhandlung über Wagenüberlastung. G. 1894. (Gültig für deutsche Verkehrsordnung und internationalen Verkehr.)

## Frachtenacontirungen.

Die Bestimmungen für die Gewährung von Frachtcrediten wurde mit Generaldirektions-Entschließung vom 26. Januar 1877 Nr. 4731 bekannt gegeben; dieselben lauten:

1. Frachtcredit wird immer nur bis zur Höhe einer in bayer. Staatspapieren zu hinterlegenden Caution gewährt;
2. als Minimalcaution wird der Betrag von 2000 Mark festgesetzt;
3. die im Laufe eines Monats erlaufenden Frachten und sonstigen Gebühren müssen immer spätestens innerhalb 6 Tagen nach Ablauf dieses Monats berichtigt werden;
4. wird die Frachtacontirung durch ein und dieselbe Firma gleichzeitig an mehreren Stationen beansprucht, so ist für jede dieser Stationen eine besondere Caution aufrecht zu machen;
5. die Gewährung von Frachtcredit gegen Cautionsleistung wird in die Competenz der Oberbahnämter gelegt.

In Ergänzung und bezw. Erweiterung dieser Vorschriften wurden mit Generaldirektions-Entschließung vom 1. März 1886 Nr. 11257 folgende Bestimmungen getroffen:

Um auch kleineren Geschäftsleuten, deren Frachtschuldigkeit per Monat den Betrag von 2000 Mark nicht erreicht, die Vergünstigung periodischer Frachtzahlung zuzuwenden, wird mit Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeußern versuchsweise angeordnet, daß künftig auch Baareinlagen, in minimo 100 Mark, bei den Expeditionen zugelassen sind, welche als Frachtenvorauszahlungen gelten und für welche Einlagen folgende Normen maßgebend sind:

1. Die Partei hinterlegt bei der Expedition gegen Bescheinigung einen Baarbetrag — in minimo 100 Mark — bis zu dessen Höhe die Frachtbriefe in Frankatur angenommen oder Ueberweisung ausgehändigt werden.
2. Die Expedition hat zum Zwecke der Abrechnung auf die eingezahlten Beträge Conti zu führen und sich in denselben sofort nach der Einzahlung die Höhe der Baareinlage durch den Einzahler bestätigen zu lassen oder durch Anheftung des Postanweisungscoupons oder sonst vorhandenen schriftlichen Nachweises im Conto den Vortrag über die Einzahlung zu bedecken.
3. Außerdem hat die Expedition von der erfolgten Vorauszahlung Anzeige an das k. Oberbahnamt zu erstatten, den betreffenden Betrag im Kassabuche zu vereinnahmen und an die Oberbahnamtskassa — ausgeschieden von den übrigen Gefällen — alsbald abzuliefern.

4. Seitens der Oberbahnamtskassen sind derartige Beträge mit den übrigen Baarbeständen an die Eisenbahncentralkasse abzuführen.
5. Die gemäß Ziffer 1 in den Händen des Einzahlers befindliche Bescheinigung hat derselbe bei nicht weiterer Inanspruchnahme der periodischen Frachtzahlung an die Expedition zurückzugeben, eventuell derselben schriftlich zu bestätigen, daß ihm weitere Ansprüche auf die Baareinlage nicht mehr zustehen.
6. Gesuche um die Genehmigung periodischer Frachtzahlung gegen Einlage eines Baarbetrages sind durch die Oberbahnämter zu verbescheiden. Letztere haben auch für die nöthige Instruirung der betheiligten Expeditionen Sorge zu tragen.

Erläuternd wird hiezu bemerkt, daß von jenen Stationen, bei welchen Baarbeträge wegen Gestattung der periodischen Frachtenzahlung hinterlegt werden, diese Beträge in den Kassabüchern in der Rubrik „Sonstige Einnahmen“ zu vereinnahmen, sowie bei der Ablieferung an die einschlägigen Oberbahnamtskassen ebenda in der Rubrik „Sonstige Ausgaben“ zu verausgaben sind.

Wird von der periodischen Frachtenzahlung kein Gebrauch mehr gemacht, so haben die betreffenden Stationen auf den hinterlegten Baarbetrag mit der Partei abzurechnen und von letzterer auf der in Ziffer 1 obenerwähnten Bescheinigung die Zurückzahlung des hinterlegten Betrages quittiren zu lassen.

Diese Quittung ist der einschlägigen Oberbahnamtskassa statt Baargeld zuzurechnen.

Die Oberbahnamtskassen haben die von den Stationen zur Einsendung gelangenden Baarbeträge, welche wegen Gestattung der periodischen Frachtenzahlung eingezahlt wurden, wie die übrigen Baarcautionen privatrechtlicher Natur zu behandeln.

Die als Caution erlegte Summe darf durch die Frachtstundung nicht überschritten werden. Sobald die Summe erreicht ist, sind Abschlagszahlungen zu machen.

# Abschnitt G.

# Praktischer Betriebsdienst.

**Das Verfahren bei Betriebsunfällen. Beschädigung des Fahrmaterials, der Bahn und deren Zugehörungen. Praktische Fälle. Verhalten bei Verkehrsstörungen. Allgemeine Notizen über den Bahnhofsdienst und über das Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen.**

Nachstehend werden zunächst die allgemeinen Bestimmungen über das Verfahren bei Unfällen, sowie bei Beschädigung des Fahrmaterials, der Bahn und deren Zugehörungen mitgetheilt und dann anschließend hieran zwei gedachte Unfälle in ihrer ungefähren Gestaltung praktisch bearbeitet.

## Das Verfahren bei Unfällen betr.

G. D. E. vom 29. Dezember 1875 Nr. 66336.

Unter Hinweisung auf die §§ 690—703 der Fahrdienstinstruction wird bezüglich des bei Unfällen zu beobachtenden Verfahrens Nachstehendes bestimmt:

1. Die nach § 703 erwähnter Instruction vorgeschriebene telegraphische Anzeige bei der Generaldirektion hat in allen Fällen zu erfolgen, in welchen

a) eine größere Fahrtstörung auf freier Bahn oder eine längere Verkehrsunterbrechung eingetreten ist;

b) eine Verletzung von Personen oder erhebliche Beschädigung von Material stattgefunden hat und

c) eine absichtliche Beschädigung der Bahn oder eines Zuges erfolgte oder versucht wurde.

2. Die telegraphischen Anzeigen haben kurz, aber möglichst präcis zu enthalten

a) den Ort des Unfalls

b) die Beschaffenheit und den Umfang desselben,

c) die Anzahl der etwa getödteten, schwer oder leicht verwundeten Reisenden und Bediensteten,
d) den an der Bahn und dem Fahrmateriale entstandenen Schaden,
e) die zur Beseitigung einer etwaigen Störung des regelmäßigen Dienstes bezüglich des Personen- und Güterdienstes getroffenen Anordnungen, sowie die voraussichtliche Dauer der Störung,
f) die wahrscheinliche Ursache des Unfalls.

3. Gleichzeitig mit der telegraphischen Anzeige ist von den Oberbahnämtern eingehender Bericht zu erstatten, in welchem die sub 2 angeführten Punkte näher zu erörtern und zu ergänzen, sowie, insoweit dies nicht bereits telegraphisch geschehen ist, Anträge über besondere, außer der oberbahnamtlichen Competenz liegende Anordnungen zu stellen sind. Wenn strafrechtliche Untersuchung eingeleitet wurde, ist dies zu bemerken.

4. Ueber jeden Unfall, bei welchem erhebliche Verletzungen von Personen vorkamen, oder längere Unterbrechungen des regelmäßigen Dienstes eingetreten sind, ist den gelesensten Zeitungsblättern der in der Nähe des Unfalls gelegenen größeren Orte und des Oberbahnamtssitzes eine kurze nur thatsächliche Momente enthaltende Notiz sofort zu übermitteln

5. Bei jedem Unfalle muß die Fürsorge für etwa verletzte Personen als erste und wichtigste Aufgabe erscheinen. In zweiter Linie ist die Freimachung der Bahn mit aller Energie unter Leitung der sofort zu verständigenden Ingenieure und Maschinenbeamten in Angriff zu nehmen. Die hiezu nöthigen Arbeiten sind thunlichst ohne Unterbrechung durchzuführen, damit die Störung des regelmäßigen Dienstes auf das geringste Maß beschränkt wird.

6. Bei Unfällen, welche eine längere Unterbrechung der Bahn veranlassen, ist über den Fortgang der Arbeiten täglich zweimal, und zwar Morgens 8 Uhr und Nachmittags 5 Uhr an die Generaldirektion telegraphische Anzeige zu erstatten; ebenso ist die voraussichtliche und die wirkliche Beendigung der Arbeiten, sowie die Wiederbefahrung der betreffenden Strecke durch den ersten Zug telegraphisch anzuzeigen.

7. Bei länger andauernden Unterbrechungen ist wegen Umleitung des Güterverkehrs sofort das Geeignete anzuordnen, oder es sind für den Fall, daß auswärtige Bahnen hiebei betheiligt sind, bei der Generaldirektion die entsprechenden Maßnahmen zu veranlassen.

8. Wenn bei einem Unfalle Grund zu der Annahme besteht, daß derselbe durch Verschulden und Fahrlässigkeit eines Beamten oder Bediensteten herbeigeführt wurde, ist der Betreffende sofort vom Dienste — gegebenen Falls und innerhalb der oberbahnamt-

lichen Competenz auch vom Gehalte — zu suspendiren und hierüber bei den sub 2 und 3 vorgeschriebenen Anzeigen Erwähnung zu machen.

9. Die Untersuchung ist durch die Oberbahninspectoren* persönlich und nur in dringenden Verhinderungsfällen ausnahmsweise durch einen Commissär des Oberbahnamtes zu führen und hat dies insbesondere bei größeren Unfällen zu geschehen. Die Thätigkeit der Bahnamtsvorstände, welche sich bei Unfällen innerhalb ihres Aufsichtsbezirks** sofort an die Unfallstelle zu verfügen haben, erlischt, sobald der Oberbahninspector oder ein von demselben abgeordneter Commissär an derselben eingetroffen ist.

10. Die Untersuchung ist unmittelbar nach dem Unfalle zu beginnen und mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen. Etwa nöthige Requisitionen an andere Betriebsbehörden haben deshalb in der Regel telegraphisch zu erfolgen.

11 Das Oberbahnamt hat die Untersuchungsakten mit eingehendem Berichte vorzulegen, in welchem der Sachverhalt klar gelegt, ein bestimmtes Gutachten abgegeben und nicht allein wegen der disciplinären Einschreitung, sondern auch bezüglich der Zuweisung der Haftbarkeit motivirter Antrag gestellt wird.

12. Die Verhandlungen haben zu enthalten:

a) die Vernehmungen des betheiligten Personals und der sonst vernommenen Personen
b) einen genauen Situationsplan,
c) ein Gutachten des betreffenden Staatsbahningenieurs und des Oberingenieurs,
d) ein Gutachten des betreffenden Maschinenbeamten, sowie des Bezirksmaschinenmeisters,***
e) eine Uebersicht der durch den Unfall entstandenen Kosten an der Bahn und den Fahrzeugen, sowie der durch Instandsetzung der Bahn herbeigeführten Auslagen jeder Art,
f) einen Kostenvoranschlag bezüglich sämmtlicher noch nicht ausgeführten Reparaturen.

13. In allen Fällen, in welchen Tödtungen oder erhebliche Verletzungen von Personen vorgekommen sind, ist dem zuständigen Staatsanwalte sofort Anzeige zu erstatten und zwar auch dann, wenn unzweifelhaft eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten oder ein unabwendbares Ereigniß vorliegt.

14. Von erheblichen Unfällen auf Staatsbahnlinien außerhalb des bayerischen Gebietes ist dem Vorstande der betreffenden Uebergangsstation Kenntniß zu geben.

* Oberbahnamts-Direktoren.
** Aufsichtsbezirke der Bahnamts-Vorstände gibt es nach der derzeitigen Organisation nicht mehr.
*** Bezirksmaschineningenieure.

15. Bezüglich der Führung der Untersuchung, der Feststellung des Schadens und der Beschlußfassung in Hinsicht auf Haftung und disciplinäre Behandlung, eventuell bezüglich der Vorlage an die Generaldirektion wird auf die gleichzeitig gegebenen Normen über das Verfahren betreffend: „Beschädigung des Fahrmaterials, der Bahn und deren Zugehörungen“ verwiesen.

16. Bei der in den meisten Fällen bestehenden Schwierigkeit, die Ursache eines Unfalles zu ermitteln und festzustellen, ist der besonders unter dem Personale bestehenden Unsitte, sofort auf Grund einfacher Vermuthungen ein bestimmtes Urtheil abzugeben und zu verbreiten, auf das Entschiedenste entgegenzutreten, da hiedurch in den meisten Fällen nur zu Ungunsten der Verwaltung die öffentliche Meinung irregeleitet und nicht selten die Staatsbahnverwaltung in Verlegenheit gesetzt wird.

Die Bekanntgabe der Ursache eines Unfalls und des Resultats der deßfallsigen Untersuchung muß deßhalb der Generaldirektion ausdrücklich vorbehalten werden, ausnahmlich jener Fälle, bei welchen die Veranlassung zweifellos feststeht.

## Unfälle betr.

G. D. E. v. 24. April 1877 Nr. 25837.

Bei vorkommenden Unfällen ist künftighin sofort nach Eintritt derselben ein Thatbestandsprotokoll aufzunehmen. In diesem Protokoll sind ausschließlich die rein thatsächlichen Verhältnisse und der Befund des Augenscheines unter Beifügung eines Situationsplanes zu constatiren und ist sich in denselben einer jeden gutachtlichen Aeußerung, sei dieselbe administrativer oder technischer Natur, zu enthalten.

Das Thatbestandsprotokoll ist von den sämmtlichen betheiligten an der Unfallsstelle anwesenden Beamten zu unterzeichnen.

Getrennt von dem Thatbestandsprotokoll und für sich selbst bestehend sind unbeschadet der Ziffer 12 des Ausschreibens vom 29. Dezember 1875 Nr. 66336 über den Befund administrative und technische Gutachten abzugeben und dem Thatbestandsprotokoll gesondert beizulegen.

## Das Verfahren bei Unfällen betr.

G. D. E. v. 21. Dezember 1884 Nr. 91470.

Die Entschließung vom 29. Dezember 1875 Nr. 66336 nebenbezeichneten Betreffs bestimmt sub Ziffer 3, daß gleichzeitig mit der telegraphischen Anzeige eingehender Bericht zu erstatten ist.

Diese Anordnung wird mit dem erläuternden Beifügen in Erinnerung gebracht, daß bei jedem Unfalle im Nachgange zu der *betreffenden* ersten telegraphischen Anzeige, sobald nach jeweiliger

Sachlage nur immer thunlich, längstens aber binnen 24 Stunden die in der vorallegirten Entschließung geforderte vorläufige schriftliche Anzeige zu erstatten ist.

## Anzeige von Unfällen und Betriebsstörungen

Unfälle und Verkehrsstörungen, sowie alle Vorkommnisse im Betriebe, durch welche die Fahrsicherheit gefährdet erscheint, sind der Generaldirektion stets sofort telegraphisch anzuzeigen und zwar auch dann, wenn eine Verletzung von Personen, eine Materialbeschädigung oder eine Betriebsstörung durch das rechtzeitige Eingreifen der betheiligten Organe hintangehalten wurde.

Ebenso sind sonstige Vorfälle irgend welcher Art, welche voraussichtlich die öffentliche Aufmerksamkeit erregen würden, zur Anzeige zu bringen. In der Anzeige ist gleichzeitig zu erwähnen, ob über den Vorfall der Presse Mittheilung gemacht wurde oder nicht.

G. D. E. vom 25/I. 90 Nr. 3733/611 II, dann vom 30/VII. 91 Nr. 76562|15199 II.

## Beschädigung des Fahrmaterials, der Bahn und deren Zugehörungen betreffend.

G. D. E. Nr. 66322 v. 31. Dezember 1875.

Nachstehend werden die Bestimmungen bekannt gegeben, welche bezüglich der Behandlung der Beschädigungen von Fahrmaterial, der Bahn und deren Zugehörungen zu beachten sind.

1. Nach erfolgter Anzeige über Beschädigungen von Fahrmaterial, der Bahn oder deren Zugehörungen sind sofort durch den betreffenden Stationsvorstand die zur Constatirung des Thatbestandes, der Ursache des Schadens und der Schuldfrage nöthigen Erhebungen einzuleiten und ist an das vorgesetzte Oberbahnamt unverzüglich hierüber Anzeige zu erstatten. Die weitere Untersuchung ist, — wenn nicht durch das Oberbahnamt anders bestimmt wird — bei Materialbeschädigungen am Sitze eines Bahnamtes durch dieses, bei Beschädigungen an anderen Stationen unmittelbar durch das Oberbahnamt bezw. durch einen von demselben bestimmten Commissär zu führen. Bezüglich des Verfahrens bei Unfällen wird auf die desfallsigen besonderen Bestimmungen hingewiesen.

Die Erhebungen haben sich zunächst auf die Vernehmung des bei dem Vorfalle betheiligten Personales und jener Personen zu erstrecken, von welchen anzunehmen ist, daß sie in der Lage sind, über relevante thatsächliche Momente bestimmte Angaben zu machen. Die Aussagen eines jeden Vernommenen sind einzeln, in einem gesonderten Protokolle und mit vollster Objektivität aufzunehmen,

und ist es unzulässig, mehrere Bedienstete gleichzeitig zu vernehmen oder den später zu vernehmenden die Protokolle der früher Vernommenen vorzulesen und einfach bestätigen zu lassen. Bei den Vernehmungen sind Weitläufigkeiten thunlichst zu vermeiden und ist bei denselben lediglich das Wesentliche und mit der Thatfrage im Zusammenhange Stehende zu berücksichtigen.

Wenn nöthig, ist an Ort und Stelle der eingetretenen Beschädigung unter Beiziehung der technischen Organe Augenschein zu nehmen und der Befund zu Protokoll zu constatiren.

2. Zu den Erhebungen ist bei Fahrmaterial-Beschädigungen ein maschinentechnisches Gutachten, bei Beschädigungen der Bahn oder bei Betheiligung des Wechselwärter- oder Bahnaufsichtspersonals ein Gutachten des betreffenden Streckeningenieurs, und nach Lage des Falles eine Planbause, in welcher genau die betreffenden Wechsel und Geleise bezeichnet, sowie überhaupt die ganze Situation und insbesondere der Stand der Wagen oder Lokomotiven bei dem Vorfalle eingezeichnet ist, zu erholen. Wenn die erwachsenen Kosten des beschädigten Fahrmaterials nach Abschluß der Erhebungen in ihrem definitiven Betrage bekannt sind, so sind den Erhebungen hierüber Werkstätte-Buchsauszüge beizugeben, eventuell sind die bezüglichen Kosten in ihrem approximativen Betrage zu constatiren. Durch die Erholung der Werkstätte-Buchsauszüge über die wirklich entstandenen Kosten des beschädigten Fahrmaterials darf der Abschluß der Erhebungen in keiner Weise verzögert und aufgehalten werden; es genügt vielmehr, wenn solche nicht sofort angegeben werden können, vorerst die Erstellung eines approximativen Kostenbetrages. Wenn die erwachsenen Kosten aus einer größeren Anzahl einzelner Posten bestehen, so ist eine spezifizirte Kostenconsignation derselben den Erhebungen beizulegen. Wurde die Bahn oder deren Zubehörungen, wie z. B. Drehscheiben, Schiebebühnen, Bodenwaagen u. s. w. beschädigt, so sind die Wiederherstellungskosten in gleicher Weise zu ermitteln und festzustellen.

3. Nach Abschluß der Erhebungen erfolgt die Verbescheidung des Beschädigungsfalles, und zwar entweder durch Zuweisung des Ersatzes an das haftpflichtige Personal oder durch Kostenübernahme auf das k. Aerar. Diese findet durch das Oberbahnamt statt, wenn die erwachsenen Kosten den Betrag von 500 Mark incl. für Beschädigung von Fahrmaterial bezw. Bahn und Zugehörungen zusammen nicht übersteigen; durch die Generaldirektion aber, wenn ein höherer als der bezeichnete Kostenbetrag erwachsen ist. Von der Berechnung des 100% Zuschlages bei Fahrmaterial-Beschädigungen durch das haftpflichtige Personal wird in allen Fällen abgesehen.

4. Zuständig zur Behandlung und gegebenen Falles auch zur *Entscheidung* des Beschädigungsfalles ist dasjenige Oberbahnamt, in

dessen Bezirk die Beschädigung stattgefunden hat; bestehen hierwegen Zweifel, so ist jenes Oberbahnamt berufen, bei welchem der schädigende Vorfall zuerst zur Anzeige kam. Erscheint die Verurtheilung eines Bediensteten des Bezirkes eines anderen, als des hienach competenten Oberbahnamtes angezeigt, so ist ersteres vor der Beschlußfassung unter Mittheilung der Akten mit seiner Aeußerung zu hören.

5. In die oberamtliche Verfügung über die Haftzuweisung an das ersatzpflichtige Personal sind aufzunehmen:

a) unter kurzer Darlegung des Vorfalles die durch die Erhebungen nachgewiesenen thatsächlichen Momente in Bezug auf den erwachsenen Schaden, dessen Ursachen und die schuldhaften Handlungen oder Unterlassungen, auf welche sich die Haftung begründet;

b) die zur Anwendung kommenden Bestimmungen der allgemeinen und speziellen Dienstes-Vorschriften unter ausdrücklicher Anführung der einschlägigen Paragraphen;

c) ein bestimmt formulirter Beschluß, in welchem entweder die Uebernahme auf das Aerar oder die Verurtheilung des Personales mit Bezeichnung des Namens und der Ersatzbeträge ausgesprochen ist;

d) wenn zur Zeit der Beschlußfassung noch nicht sämmtliche Schadenskosten bekannt sind, ist zu bemerken, daß bezüglich der nicht bekannten Kosten sich weitere Verfügung vorbehalten werde.

6. Eine Haftzuweisung ohne vorgängige Vernehmung des Betheiligten ist unter allen Umständen unzulässig.

7. Ist die Schuld mehrerer Bediensteter in Frage, so ist

a) ihre Haftung eine solidarische, wenn deren Verschulden mit dem schädigenden Ereignisse in unmittelbarem Zusammenhange steht. In solchen Fällen können die Betheiligten zunächst nie zu ungleichen Theilen in Anspruch genommen werden, sondern ihre primäre Verurtheilung kann je nur auf einen gleichen Theil der zu ersetzenden Kosten unter Mithaftung für alle übrigen Theile erfolgen. Es kann aber auch

b) das Verschulden eines oder mehrerer Bediensteter ein so entferntes und mit der Beschädigung außer Causalnexus stehendes sein, daß sie nur disciplinär verantwortlich erscheinen, wodurch nicht ausgeschlossen ist, daß andere bei demselben Falle betheiligte Bedienstete allein oder solidarisch nach lit. a für die Kosten haftbar erscheinen, wenn nicht letztere überhaupt auf das Aerar zu berechnen sind. (Ziff. 13.)

8. Bei der dem Oberbahnamt obliegenden Zuweisung der Haftung ist von demselben gleichzeitig innerhalb seiner Zuständigkeit in der Richtung gegen das fehlige Personal Disciplinarbeschluß zu fassen.

9. Die Verfügung über die Ersatzzuweisung ist den Betheiligten zu Protokoll zu eröffnen und sind dieselben zu verständigen, daß ihnen zur Einlegung des Recurses an die Generaldirektion eine 14tägige* Frist offen stehe.

10. Unterwirft sich der Verurtheilte der oberbahnamtlichen Haftzuweisung und erklärt, daß er die Ersatzsumme durch Abzüge zu decken beabsichtige, so sind diese Abzüge an der Hand des Art. 967 Ziffer 1 bayerischer Civilprozeßordnung zu reguliren, so daß mindestens 400 fl. und die Hälfte des Mehrbetrages sämmtlicher Bezüge des Betreffenden von den Abzügen frei bleiben.

Die Generaldirektion behält sich das Recht vor, die den haftpflichtigen Bediensteten verurtheilende Entschließung nach Art. 884 der bayerischen Civilprozeßordnung für vollstreckbar zu erklären und bezügliche weitere Einweisung des k. Aerars in den beschlagnahmten Gehaltstheil herbeizuführen.

Wird ein Gesuch um Bewilligung geringerer als dieser gesetzlich zulässigen Abzüge angebracht, oder ist der Gehalt des Betreffenden bereits derart mit Cautions oder anderen Abzügen so belastet, daß der oben bezeichnete Abzug nicht Platz greifen kann, so ist dasselbe unter Berücksichtigung der Vermögens-, Familien- und Gehalts-Verhältnisse des Gesuchstellers mit bestimmtem Antrage der Generaldirektion zur Entscheidung vorzulegen.

Anmerkung. Ziffer 10 hat durch die Einführung der Reichscivilproceßordnung eine Umgestaltung erfahren. Ein Auszug aus einer hiewegen ergangenen Ministerialentschließung möge hier Platz finden:

„a) Die Zuständigkeit zu einer instanziellen Entscheidung über die endgiltige Feststellung von Ersatzverbindlichkeiten, wie sie bisher im Hinblicke auf § 7 Ziff. 2 lit. e der Allerhöchsten Verordnung vom 31. Juli 1817 geübt wurde, besteht nicht.

b) Die vorgeschlagene Art und Weise im Falle der Nichtanerkennung der zuerst im Verwaltungswege festzusetzenden Haftpflicht gegen den ersatzpflichtig Erklärten sofort mit Gehaltsabzügen vorzugehen und es dem Betroffenen zu überlassen, die Aufhebung der verfügten Abzüge durch Klagestellung auf Gehaltsauszahlung anzustreben, dann aber einer thatsächlich erhobenen Klage die ärarialische Schadenersatzforderung als Compensationseinrede entgegenzustellen, wird im Einverständniß mit dem k. Staatsministerium der Justiz für rechtlich zulässig, für vollkommen loyal und auch für durchführbar erachtet.

c) Bei der Feststellung der Haftpflicht ist sich des Ausdrucks „Beschluß“ oder „Beschlußfassung“ nicht mehr zu bedienen, sondern es ist bei der Wahl der Form für die vorläufigen administrativen Festsetzungen der betreffenden Ersatzverbindlichkeiten von dem Standpunkte auszugehen, daß die k. Eisenbahnverwaltung in Fällen direkter Beschädigung des Aerars ebenso zu verfahren hat, wie in irgend einem analogen Verhältniß jeder private Gläubiger zu Werke gehen würde.

d) **Hinsichtlich der Größe der Compensations-Ansprüche hat zwar § 749 der Civilproceßordnung nicht in Betracht zu kommen;**

---

* Die ursprünglich 15 Tage betragende Frist wurde mit G. D. E. *Nr. 43081 vom* 9. Mai 1889 auf 14 Tage herabgesetzt.

**es soll aber doch nach den Normen der Proceßordnung vom 29. April 1869 § 967 verfahren werden, bezw. Abzüge nach diesen Normen festgesetzt werden und kann nach freiem Ermessen der Generaldirection auch unter die sich nach den ebengenannten Bestimmungen ergebenden Quoten herabgegangen werden.**

e) Der Geltendmachung der Compensationseinrede steht die Illiquidität der geltend zu machenden ärarialischen Ersatzforderung nicht im Wege, weil beide Forderungen aus dem nämlichen rechtlichen Verhältnisse im Sinne des § 274 der Civilproceßordnung, nämlich dem Dienstverhältniß, entspringen."

11. Wenn von Seite des Verurtheilten gegen die oberamtliche Haftzuweisung der Recurs ergriffen wird, sind die Erhebungen mit dem angefochtenen Beschlusse, der Beschwerdeausführung und dem Personalakt des Recurrenten an die Generaldirektion mit Bericht vorzulegen, in welchem, soweit erforderlich, unter Darlegung des Vorfalles und unter Anführung der verletzten Vorschriften, Instruktionen 2c. sich über die formelle oder materielle Begründung der Beschwerde selbst unter besonderer Berücksichtigung der von dem Haftpflichtigen vorgebrachten Ablehnungsgründe zu äußern und bestimmter Antrag zu stellen ist.

12. Wird vor der Recurseinlegung um Genehmigung der Akteneinsicht nachgesucht, so ist die Einsichtnahme und bezw. Abschriftnahme der rein thatsächlichen Erhebungen (Protokolle und definitive Entschließungen) dem Verurtheilten zu gewähren. Es sind daher im Hinblick auf eine etwaige Prozeßführung mit dem Haftpflichtigen auf solchen Thatbestands-Aktenprodukten kritische Bemerkungen der instruirenden Organe am Rande 2c. sorgfältigst zu vermeiden. Für etwa verlangte Abschriften sind Copialgebühren zu beanspruchen. Ausdrücklich wird bemerkt, daß, wenn nicht gleichzeitig eine Haftzuweisung erfolgt, behufs Ergreifung des Recurses in reinen Disciplinarsachen jede Akteneinsicht unstatthaft ist.

13. Im Falle durch die gepflogenen Erhebungen ein bestimmtes, die Haftung eines Bediensteten nach dem Inhalte der einschlägigen Instruktion oder nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen begründendes Verschulden sich mit Sicherheit nicht nachweisen läßt, sind die bezüglichen Kosten auf das Aerar zu übernehmen.

14. Wenn nach der definitiven oder approximativen Erstellung der Kosten der Betrag von 500 Mk. überschritten wird, sind die Erhebungen mit **möglichster Beschleunigung** unter Beifügung der Personalakten der betheiligten Bediensteten an die Generaldirektion mit Bericht einzusenden.

In dem Vorlagebericht sind

a) die sämmtlichen wesentlichen thatsächlichen Momente, insoweit sie durch die Erhebungen nachgewiesen erscheinen, unter Darlegung des Vorfalles erschöpfend vorzutragen;

b) die im gegebenen Falle zur Anwendung kommenden Bestimmungen der allgemeinen und speziellen Dienstesvorschriften unter genauer Ausführung der maßgebenden Paragraphen zu erörtern,

c) die vorgekommenen Beschädigungen unter Beifügung der erwachsenen Kosten anzugeben und insbesondere bei Wagenbeschädigungen die Namen und Eigenthumsmerkmale unter Beisetzung des auf jeden einzelnen Wagen treffenden Kostenbetrages, soferne derselbe bereits definitiv feststeht, aufzuführen;

d) wenn Bedienstete wegen grober Verfehlung bei dem Vorfalle vom Dienste suspendirt wurden, die Gründe der verfügten Dienstessuspension genau zu bemerken und

e) nach Maßgabe der berichtlichen Ausführungen bestimmter Schlußantrag zu stellen, bei welchem letzteren bezüglich der Disciplinareinschreitung, wenn letztere der oberamtlichen Competenz entrückt ist, auch zu berücksichtigen ist, ob, wie oft nnd in welcher Weise gegen den Fehligen bereits eingeschritten wurde;

f) die Person des zum Ersatze beantragten Bediensteten ist im Berichte mit dem Tauf- und Familiennamen, ihrer Diensteigenschaft und ihrem Stationsorte zu bezeichnen;

g) von der erfolgten Haftzuweisung ist in dem Strafbogen des Betheiligten Vormerkung zu machen und hiebei gleichzeitig zu erwähnen, ob außer der Haftzuweisung eine besondere Disciplinarstrafe und welche verfügt wurde

16. Die Entschließung, durch welche von der General-Direktion die Haftungszuweisung erfolgte, ist den Betheiligten zu Protokoll zu eröffnen, und sind dieselben hiebei ausdrücklich auf die ihnen zur Einlegung der Berufung offenstehende 14tägige Frist aufmerksam zu machen.

17. Bei Gesuchen um Genehmigung geringerer Abzahlungen, als in Ziff. 10 vorgezeichnet, ist sich in dem Vorlagebericht über die Bezüge, dann die Familien- und Vermögensverhältnisse, sowie etwaige Abzüge des Ersatzpflichtigen zu äußern.*

18. Bei Ablehnung der durch die Generaldirektion ausgesprochenen Haftung ist in der sub Ziffer 11 vorgeschriebenen Weise zu verfahren.

---

* Mit G. D. E. Nr. 2664 vom 17. Januar 1878 wurden die Oberbahnämter ermächtigt, bei Kostenersätzen durch die haftbar erklärten Beamten oder Bediensteten die Gesuche derselben um Genehmigung geringerer Ratenzahlungen als der gesetzlich normirten (Ziff. 10 Abs. 1 des gegenwärtigen Ausschreibens) in eigener Competenz zu verbescheiden, wenn durch die bezüglichen Ratenzahlungen noch in demselben Kalenderjahre der ganze Kostenbetrag gedeckt wird.

19. Erfolgte die Ablehnung der zugewiesenen Kosten durch einen Stationstaglöhner wegen gänzlicher Mittellosigkeit, so ist zu den Erhebungen vor deren Vorlage ein legales Zeugniß über dessen Vermögensverhältnisse zu erholen.

20. Bei einkommenden Gesuchen um Kostenersatz-Nachlaß sind die betreffenden Erhebungen nebst dem Personalakt des Bittstellers an die Generaldirektion einzusenden.

21. Der Vorlagebericht hat eine Darstellung des Vorfalles, die Angabe der Entschließung bezw. der oberamtlichen Verfügung, mit welcher die Haftung ausgesprochen wurde, nach Datum und Nummer, und die Bezeichnung des Gesammt-Ersatz-Kostenbetrages, sowie des an letzterem bereits gedeckten Kostenbetrages zu enthalten.

In dem Berichte ist sich zugleich über das dienstliche und außerdienstliche Verhalten, die Vermögens- und Familienverhältnisse des Petenten, sowie über dessen Bezüge u. s. w. auszusprechen und sind hauptsächlich etwa obwaltende besondere Umstände darzulegen, welche die Handlungsweise des Haftpflichtigen in milderem Lichte erscheinen lassen.

22. Auf Grund der sub. Ziffer 21 angeordneten Darlegung ist bezüglich des Ersatznachlasses und der Höhe des zum Erlaß begutachteten Kostenbetrages bestimmter Antrag zu stellen.

23. Die Vorlage der erwähnten Nachlaßgesuche hat das gesammte über den zu verbescheidenden Fall erwachsene Aktenmaterial zu umfassen. Insbesondere ist hiebei den Erhebungen die Entschließung bezw. oberamtliche Verfügung, durch welche die Haftzuweisung erfolgte, entweder im Original oder in Abschrift anzulegen und sind die Erhebungen stets mit denjenigen Aktenstücken (Werkstättebuchsauszüge, Mittheilungen der Kosten fremder Wagen 2c. 2c.) zu ergänzen, welche über den Gesammtbetrag des erwachsenen Schadens vollständigen Aufschluß geben.

Anmerkung: G. D. E. Nr. 7728 vom 20. Jan. 94. Zufolge höchster Entschließung des K. Staatsministeriums des K. Hauses und des Aeußern vom 31. Dezember 1893 Nr. 6590[11] wird zur genauesten Darnachachtung bekannt gegeben, daß in denjenigen Fällen, in welchen sich ein Antrag auf theilweisen Nachlaß von Ersatzschuldposten nicht auf dienstliche Erwägungen, als beispielsweise die dienstliche Führung der Ersatzpflichtigen oder dergleichen stützt, sondern mit Mittellosigkeit, dürftiger Lage, bezw. zahlreicher Familie begründet wird, Nachweise über die Vermögens-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, falls diese Verhältnisse nicht amtsbekannt sind, zu erholen und mit dem Antrage vorzulegen sind. Diese Nachweise sind sodann als eigentliche Rechnungsbelege zu behandeln und den betreffenden Entschließungen beizunummeriren.

24. Dem Personale, welchem von der Generaldirektion eine Haftung zugewiesen wurde, steht die Betretung des Rechtsweges innerhalb einer Frist von 60 Tagen, vom Tage der Publikation der ersatzzuweisenden Entschließung der Generaldirektion offen. Im Falle der ersatzpflichtig Erklärte die Betretung des Rechtsweges

anmeldet, ist hierüber sofort unter Aktenvorlage an die Generaldirektion Bericht zu erstatten.

Anmerkung. Hinsichtlich der Haftung des Personals ist nunmehr § 30 der allgemeinen Dienstvorschriften maßgebend, welcher lautet:

1. Jeder Angehörige der kgl. Verkehrsanstalten haftet für den richtigen und vollständigen Vollzug des ihm übertragenen Dienstes, sowie für alle durch seine Schuld eingetretenen Unfälle, Verluste, Beschädigungen und sonstigen Nachtheile.

   Die Haftbarkeit des mit der Aufsicht über einen bestimmten Dienst betrauten Personals wird nur durch den ihm obliegenden Nachweis aufgehoben, daß die Beaufsichtigung in einem bestimmten Falle durch eine anderweitig gebotene Dienstleistung unmöglich gemacht wurde.
2. Ueber die Frage des Bestehens einer Ersatzverbindlichkeit wird in jedem einzelnen Falle innerhalb gegebener Zuständigkeit auf Grundlage vorheriger Feststellung der in Betracht kommenden thatsächlichen, wie rechtlichen Verhältnisse, Entschließung erlassen und hierin Gegenstand und Umfang der Ersatzverbindlichkeit, sowie die Person des Ersatzpflichtigen festgestellt.
3. Wenn die Ersatzpflicht in einem Falle ausgesprochen wurde, in welchem dem Entschädigungsanspruche einer Partei aus dem Post- und Eisenbahnfrachtgeschäfte zu genügen war, so regelt sich das weitere Verfahren nach den Bestimmungen in § 7 lit. e der Allerhöchsten Verordnung vom 31. Juli 1817, die Organisation der kgl. Posten betreffend, wonach eine Beschwerde gegen den Ausspruch der kgl. Generaldirektion mittelst Klage bei dem zuständigen Gerichte binnen einer Ausschlußfrist von zwei Monaten bei Vermeidung des Verlustes des Rechtsweges anzubringen ist.

In allen übrigen Fällen hat der als ersatzpflichtig Bezeichnete die bestimmte Erklärung abzugeben, ob er die ihm zugewiesene Ersatzpflicht anerkenne oder nicht.

Ersteren Falls hat er sich sogleich über die beabsichtigte Art der Tilgung der Ersatzsumme zu äußern, letzteren Falles wird von der kgl. Generaldirektion, oder wenn deren Bescheid nicht anerkannt wird, von dem kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Aeußern über die vorgebrachten Gründe der Haftablehnung Entscheidung erlassen.

Wird die Haftzuweisung bestätigt, so kann die Tilgung des betreffenden Ersatzpostens durch Gehaltsabzüge sofort verfügt werden, und bleibt es dem Ersatzpflichtigen überlassen, hiegegen den Civilrechtsweg zu betreten.

25. In allen Fällen, in welchen eine Ersatzzuweisung anerkannt oder rechtskräftig geworden ist, muß die Oberbahnamtskassa von der Größe des Ersatzbetrages und den monatlich zu vollziehenden Abzügen mittelst Ordonnanz in Kenntniß gesetzt und gleichzeitig Vormerkung auf die Caution gemacht werden.

## Praktische Fälle.

### I.

Der um VI[30] in Wahl* fällige Zug 2308 hat daselbst einen beladenen Wagen abzustellen. Der das Rangirmanöver leitende Stationstaglöhner läßt den Wagen abstoßen, ohne vorher den Wechselwärter verständigt zu haben, auf welches Geleise der Wagen einzulassen ist.

---

* *Siehe Situationsplan auf Seite 247/248.*

Der noch auf das erste Geleise stehende Wechsel 2 wird in dem Augenblick, als der abgestoßene Wagen den Wechsel anfährt vom Wechselwärter auf das zweite Geleise umgestellt, wodurch der Wagen zum Entgleisen kommt.

Die Maschine kommt mit weiteren 10 Wagen außerhalb des Einfahrtswechsels in der Richtung gegen Oberhausen zu stehen.

Der auf der Plateaubremse des entgleisten Wagens befindliche Bremser wurde bei der Entgleisung heruntergeschleudert und erlitt eine Luxation des rechten Fußknöchels, wodurch er dienstunfähig wurde. Am Wechsel wurde eine Weichenzunge verbogen. Weitere Schäden sind nicht vorgekommeu.

Welche Maßnahmen hat der auf einige Tage als Stationsverweser fungirende Adspirant zu treffen und welche im Wortlaut und mit Zeiteintrag niederzuschreibende Depeschen sind zu geben?

Bericht an das k. Oberbahnamt ist zu entwerfen.

Erste Aufgabe des Stationsverwesers ist, dafür zu sorgen, daß der verletzte Bremser in einem passenden Lokale untergebracht und sogleich für ärztliche Hilfe gesorgt wird. Gleichzeitig ist der außerhalb des Einfahrtswechsels stehende Zugstheil durch Ausstecken der Haltezeichen zu sichern. Sodann sind die Nachbarstationen, sowie die Aufsichtsstation von dem Vorfall zu verständigen; der Bahnmeister ist zu requiriren. Dementsprechend sind zunächst folgende Depeschen zu geben:

I. VI[35] B. D. Reigersheim und Oberhausen.

Beim Rangiren des Zuges 2308 ist hier am Ausfahrtswechsel gegen Oberhausen ein Wagen entgleist. Einfahrt von Oberhausen bis auf Weiteres gesperrt.

II. VI[37] B. D. Bahnmeister Dölsdorf. Beim Rangiren des Zug 2308 ist am Ausfahrtswechsel gegen Oberhausen ein Wagen entgleist. Geleise intakt. Rechtsseitige Wechselzunge stark verbogen. Sogleich mit Arbeitern und Winde kommen und neue Wechselzunge mitbringen.

III. VI[40] B. D. Bahnarzt Hofrath Dr. Eisenberger, Dölsdorf.

Ein Bremser hat hier eine Luxation am rechten Fußknöchel erlitten. Ersuche sogleich zu kommen.

IV. VI[42] B. D. Holzhausen (Aufsichtsstation). Beim Rangiren des Zuges 2308 hier am Ausfahrtswechsel gegen Oberhausen ein Wagen entgleist. Einfahrt von Oberhausen gesperrt. Wagen wird durch Stations- und Zugspersonal eingehoben. Störung wird voraussichtlich in anderthalb Stunden behoben sein. Durch den Unfall wurde ein Bremser dienstunfähig. Ab dort für Ersatz sorgen.

Inzwischen wurde das Stations- und Zugspersonal angewiesen, die Einhebung des entgleisten Wagens in Angriff zu nehmen. Es

werden nun auch das Bahnamt, die Betriebswerkstätte und der Staatsbahningenieur in Kenntniß gesetzt.

VI⁵⁰ Bahnamt, Betriebswerkstätte und Staatsbahningenieur II.

Beim Rangiren des Zuges 2308 am Ausfahrtswechsel gegen Oberhausen ein Wagen entgleist. Strecke gesperrt. Geleise intakt. Verbogene Weichenzunge wird durch Bahnmeister ausgewechselt und Wagen durch Zugs- und Stationspersonal eingehoben. Störung voraussichtlich in anderthalb Stunden behoben.

Zusatz beim Bahnamt:

Bremser Bauer fiel von der Bremse des entgleisten Wagens und erlitt eine Luxation des rechten Fußknöchels. Bauer wird mit heutigem Zuge 968 nach N. verbracht. Ersuche Angehörige verständigen. Bahnarzt requirirt.

Um VII⁰⁰ trifft Bahnmeister mittelst Draisine mit vier Arbeitern und unter Mitführung einer Winde und einer neuen Weichenzunge ein. Um VII³⁰ ist der entgleiste Wagen wieder eingehoben. Nach Angabe des Bahnmeisters ist zur Auswechslung der defekten Weichenzunge eine halbe Stunde erforderlich.

Mit Rücksicht auf den von Dölsdorf her nachfolgenden, um VIII¹⁰ in Wahl fälligen Personenzug 968 geht um VII³⁰ folgende B. D. nach Holzhausen: Wagen eingehoben. Die Auswechslung der Weichenzunge in 30 Minuten beendigt. Bis dorthin Strecke frei und fahrbar. Ersuche Ueberholung des Zuges 2308 durch Zug 968 anordnen. (Dies geschieht).

(Zug 968 kann gemäß § 685 der Fahrdienst-Instruktion, wenn nöthig, auch durch die Station Wahl vorgerufen werden. Die Aufsichtsstation Holzhausen wäre aber ehestens hiervon zu verständigen.)

Um VII⁵⁰ ist die Störung behoben. VII⁵⁰ Currende bis Dölsdorf und Holzhausen.

B. D. Bahnamt N.

Störung behoben. Strecke wieder fahrbar.

VII⁵⁵ B. D. Oberbahnamt N.

Beim Rangiren des heutigen Zuges 2308 entgleiste in Folge falscher Weichenstellung am Ausfahrtswechsel gegen Oberhausen ein Wagen. Hiedurch wurde eine Weichenzunge stark verbogen und mußte ausgewechselt werden.

Der auf der Bremse des entgleisten Wagens postirte Bremser Bauer fiel herunter und erlitt eine Luxation des rechten Fußknöchels. Bahnarzt wurde sofort herbeigerufen. Fahrmaterialschaden nicht eingetreten. Störung um VII⁵⁰ behoben. Bericht folgt.

Nunmehr werden die am Unfall Betheiligten (Stationstaglöhner Müller und Wechselwärter Kellner) über den Unfall protokollarisch *einvernommen*.

Ebenso ist die Unfallmeldung zu erstellen und wird hierwegen auf die bezüglichen Beispiele Seite 130 u. ff. verwiesen.

Der an das k. Oberbahnamt zu erstattende Bericht könnte folgendermaßen lauten:

Im Nachgange zur gestrigen Telegrammanzeige wird Nachstehendes berichtet. Zug 2308 hatte hier einen mit Weizen beladenen Wagen in's Sackgeleise abzustellen. Gemäß § 147 der Fahrdienst-Instruktion wäre das Rangirmanöver vom Zugführer zu leiten gewesen. Nachdem dieser jedoch nicht gleich zur Stelle war, übernahm Stationstaglöhner Müller eigenmächtig die Leitung des Manövers und wurde auch von Seite des Lokomotivführers kein Einspruch dagegen erhoben. Müller ließ nun, bevor er den Wechselwärter Faber verständigt hatte, auf welches Geleise der Wagen einzulassen sei, zurückdrücken. Wechselwärter Faber stellte, in der Annahme, der Wagen sei in das zweite Geleise einzulassen, den Wechsel für dieses Geleise um, jedoch erst, als das erste Räderpaar den Wechsel schon angefahren hatte. In Folge dessen gelangte das hintere Räderpaar auf das zweite Geleise, während das vordere in das erste Geleise gelaufen war, und kam hiedurch der Wagen zur Entgleisung.

Der zunächst postirte Wechselwärter Kellner gab sogleich die Haltezeichen und wurde der Rangirzug auch unmittelbar hierauf zum Stillstand gebracht, so daß der Unfall keine größere Ausdehnung annahm. Durch die Entgleisung wurde eine Weichenzunge verbogen, so daß deren Auswechslung nothwendig wurde. Am entgleisten Wagen ist kein Schaden zu erkennen; derselbe wird jedoch bis zur stattgehabten Untersuchung seitens der Betriebswerkstätte hier zurückbehalten.

Bei der Entgleisung des Wagens fiel der auf der Bremse dieses Wagens befindliche Bremser Bauer herunter und erlitt eine heftige Luxation des rechten Fußknöchels, wodurch er dienstunfähig wurde. Der herbeigerufene Bahnarzt erklärte den ꝛc. Bauer transportfähig, weßhalb mit Zug 968 dessen Ueberführung nach N. erfolgte. Der entgleiste Wagen war um VII$^{30}$ eingehoben. Hierauf wurde unter Leitung des inzwischen eingetroffenen Bahnmeisters die verbogene Weichenzunge ausgewechselt, welche Arbeit um VII$^{50}$ beendigt war. Zug 2308 ging, nachdem er hier durch Zug 968 überholt worden war, um VIII$^{20}$ mit einer Verspätung von 1 Stunde und 40 Minuten ab.

Was die Ursache des Unfalles anlangt, so ist diese in erster Linie darin zu suchen, daß Stationstaglöhner Müller, der eigenmächtig und ohne zwingenden Grund die Leitung des Rangirmanövers übernahm, dasselbe begann, ohne den Wechselwärter vorher verständigt zu haben, in welches Geleis gefahren werden

solle. Fehlig erscheint auch der Führer insoferne, als er den Anordnungen des — wie er wußte — zum Rangiren nicht berechtigten Taglöhners keine Folge hätte leisten sollen (§ 147 der Fahrdienst-Instruktion). Wechselwärter Faber hat dadurch gefehlt, daß er den Wechsel im letzten Moment noch umstellte, was er um so mehr hätte unterlassen müssen, als er gar nicht wußte, welches Geleise befahren werden sollte.

Müller ist ein leichtsinniger und unverlässiger Bediensteter und wird beantragt, demselben die aus dem Unfalle erwachsenden Kosten gemeinschaftlich mit dem Wechselwärter Faber überbürden zu wollen und denselben außerdem noch in Strafe zu nehmen. Wechselwärter Faber hingegen ist sehr diensteifrig und gewissenhaft und hat bis jetzt zu keinen Klagen Anlaß gegeben. Es wolle deßhalb seine Verfehlung einer milden Beurtheilung unterstellt werden, wenn auch von der Mithaftung für den Schaden nicht wird abgesehen werden können. Die Vernehmungen des ꝛc. Müller und Faber, sowie der Zeugen ruhen nebst doppelt gefertigter Unfallmeldung an.

Gehorsam!

N. N.

II.

Bei der Einfahrt des Personenzuges 1201 in Münchsmünster* entgleiste die Zugsmaschine mit Tender und Dienstwagen beim Passiren des Einfahrtswechsels derart, daß Ein- und Ausfahrt in der Richtung gegen Neustadt a. D. gesperrt ist. Der Dienstwagen ist umgestürzt. Der Zugführer des Personenzuges hat einen Armbruch und ein im Dienstwagen dieses Zuges befindlicher Jäger einen Beinbruch erlitten. Weitere Verletzungen von Personen sind nicht vorgekommen.

Der Einfahrtswechsel ist zerstört; desgleichen ist das Geleise auf 40 m Länge destruirt.

Ein im Dienstwagen verladenes Kalb erlitt einen Beinbruch, während zwei in demselben Wagen mit verladene Körbe lebender Blumen stark beschädigt wurden.

I. Was hat nun der als Stationsverweser fungirende Adjunkt zu thun:

a) hinsichtlich der Verletzten?
b) bezüglich möglichst rascher Wiederherstellung des Zugsverkehrs?
c) bezüglich der beschädigten Güter?
d) Wie haben die Telegramme zu lauten, welche zunächst abzulassen sind?

---

* Graphische Uebersicht siehe Seite 238.

II. Welche Aufgabe erwächst der Aufsichtsstation Ingolstadt aus diesem Unfalle?

Angenommen wird, daß die Einhebung der entgleisten Fahrzeuge und die Wiederinstandsetzung des zerstörten Geleises Mittags um 1 Uhr beendet ist.

Alle Anordnungen sind der Reihe nach niederzuschreiben.

III. Der als Stationsverweser in Münchsmünster fungirende Adjunkt hat über den Unfall ausführlichen Bericht an das kgl. Oberbahnamt zu erstatten.

Bemerkt wird, daß Ergänzungszug 2607 nicht verkehrt.

Ad I. Nach der ersten Augenscheinnahme ist es zunächst Verpflichtung des diensthabenden Beamten, den verletzten Personen die erste Hilfe und thunlichste Erleichterung angedeihen zu lassen, vor Allem aber dieselben in einen geschützten Raum verbringen zu lassen und schleunigst nach ärztlicher Hilfe zu senden. Dem Zugspersonale des Zuges 1201 ist vorerst das Verbleiben beim Zuge, Beruhigung der Reisenden und ein ruhiges gemessenes Verhalten aufzutragen; außerdem hat dasselbe für Deckung des Zuges 1201 zu sorgen. Der Bahnarzt ist telegraphisch herbeizurufen.

Nach Aussage des anwesenden Bahnmeisters erfordert die Wiederinstandsetzung des destruirten Geleises und Einfahrtswechsels ungefähr die Zeit von 4 Stunden.

Davon ist sofort das Personal des Zuges 2606 zu verständigen und demselben ferner der Befehl zu übermitteln, daß Zug 2606 bis zur erfolgten Herstellung der freien Ein- und Ausfahrt gegen Neustadt a. D. in Münchsmünster zurückgehalten wird.

Die Reisenden des Zuges 1201 sind zum Verlassen des Zuges aufzufordern, damit die Räumungs- und Reparaturarbeiten sich ohne jede weitere Beeinträchtigung vollziehen können, und hat das Zugspersonal beider Züge den Reisenden hier in jeder Beziehung, z. B. Tragen von Handgepäck, behilflich zu sein. Die Reisenden des Zuges 1201 selbst wären zu verständigen, daß sie in circa einer Stunde mittels eines von Ingolstadt eintreffenden Hilfszuges Weiterbeförderung finden werden.

Die Stationen Neustadt a D. und Vohburg sind sofort telegraphisch anzuweisen, die Züge vorerst bis zum Abruf zurückzuhalten, während in der Station Münchsmünster das Perronsignal auf Halt zu stellen ist.

Das im Dienstwagen verladen gewesene und verletzte Kalb ist, wenn Begleiter sich dazu im Zuge befindet, diesem zu übergeben, damit derselbe vorerst das Weitere veranlassen kann. Ist jedoch ein Begleiter nicht anwesend, so ist das Kalb ungesäumt töten zu lassen. Die stark beschädigten Blumen sind ebenfalls nach Thunlichkeit vor weiteren Beschädigungen zu schützen und sind

in beiden Fällen, sobald die vordringlichen Geschäfte erledigt sind, die diesbezüglichen Thatbestandsprotokolle aufzunehmen und unter Zuziehung von Sachverständigen der erwachsene Schaden abzuschätzen. Die Versender resp. Empfänger sind durch Vermittlung der Versandexpeditionen telegraphisch zu verständigen.

Nach diesen allgemeinen Maßnahmen sind die erforderlichen Telegramme, wie folgt, abzulassen:

1. Bahnarzt Abensberg: Zug 1201 in Münchsmünster entgleist. Zugführer erlitt einen Bruch des rechten Oberarmes, ein Reisender einen Bruch des rechten Oberschenkels. Sofort kommen. N.

2. Station Neustadt a. D. und Vohburg: Zug 1201 am Einfahrtswechsel entgleist. Ein- und Ausfahrt der Züge gesperrt. Züge haben bis auf Weiteres auf Abruf dorten zu warten. N.

3. Verwaltung, Werkstätte und Staatsbahningenieur I Ingolstadt: Bei Einfahrt des Zuges 1201 sind Maschine und Tender mit sämmtlichen Achsen entgleist. Dienstwagen ist umgestürzt. Ein- und Ausfahrt der Züge in der Richtung gegen Neustadt a. D. gesperrt; Einfahrtswechsel und Geleise auf 40 m Länge destruirt. Zugführer erlitt einen Armbruch, ein im Dienstwagen befindlicher Jäger einen Beinbruch. Umparkirung der Züge 1201, 1202 und 1203 erforderlich. Hilfszug und Arbeiter nöthig. Zug 2606 steht hier. Maschine und der Tender unbeschädigt. Nach Aussage des Bahnmeisters Götz wird Störung in ungefähr 4 Stunden behoben sein. Bahnarzt ist gerufen. N.

4. Amt und Werkstätte Regensburg: Zug 1201 bei Einfahrt hier mit Maschine und Tender entgleist. Dienstwagen umgestürzt. Beiläufige Dauer der Störung 4 Stunden. Zug 2606 steht hier. Umparkirung der Züge 1201, 1202, 1203 erforderlich. Ingolstadt ist verständigt. N.

5. Oberbahnamt Ingolstadt: Zug 1201 ist bei Einfahrt hier mit Maschine und Tender entgleist. Dienstwagen ist umgestürzt. 7 Wagen stehen auf freier Strecke gegen Neustadt a. D. Einfahrtswechsel, sowie Geleise auf eine Länge von 40 m destruirt. Zugführer erlitt einen Bruch des rechten Oberarmes, ein im Dienstwagen befindlicher Jäger einen Bruch des rechten Oberschenkels. Bahnarzt ist von Abensberg, Hilfsmaschine, Hilfszug und Arbeiter sind von Ingolstadt C. B. requirirt. Zug 2606 wird hier zurückgehalten, während die Züge 1201, 1202 und 1203 umparkirt werden müssen, da nach Aussage des anwesenden Bahnmeisters Götz die erforderlichen Einhebungs- und Reparaturarbeiten circa 4 Stunden erfordern. Ursache der Entgleisung noch unbekannt. N.

6. Currende bis Ingolstadt: Zug 1201 erhält ab hier circa 1½ Stunden Verspätung. N.

7. Currende bis Regensburg: Zug 2606 erhält ab hier circa 4 Stunden Verspätung. N.

8. Bahnverwaltung Ingolstadt: Bei der hier stattgehabten Entgleisung erlitt Schulrath Reindl aus Ingolstadt einen Beinbruch, Zugführer Nagl einen Armbruch. Verletzte werden mit dem Hilfszug nach Ingolstadt verbracht. Ersuche Angehörige entsprechend verständigen. N.

Nachdem um 1 Uhr Mittag die Störung wieder behoben ist, sind diesbezügliche kurze Telegramme nach Neustadt a. D., Vohburg, Ingolstadt C.-B. und Regensburg sowie an das k. Oberbahnamt Ingolstadt zu richten und ist dann ausführlicher Bericht über den Unfall, die Verspätungen, die getroffenen Anordnungen u. s. w. zu erstatten. Bezüglich der Beschädignng des Dienstwagens und allenfalls weiteren Beschädigungen der übrigen Wagen sind die vom Stellvertreter des verletzten Zugführers zu erstellenden Meldungen vorschriftsgemäß dem vorgesetzten k. Oberbahnamte in Vorlage zu bringen.

Die diesbezüglichen Telegramme hätten zu lauten:

1. Neustadt a. D. und Vohburg, Ingolstadt und Regensburg: Störung behoben; Züge können wieder normal ein- und ausfahren. N.

2. K. Oberbahnamt Ingolstadt: Störung behoben. Züge können wieder normal ein- und ausfahren. N.

Ad II. Der Aufsichtsbeamte in Ingolstadt C.-B. wird nach Erhalt des diesbezüglichen Telegrammes folgende Maßnahmen treffen.

Er wird unter Verständigung zunächst des Verwaltungsvorstandes, dann der Werkstätte, des Staatsbahningenieurs, des Bahnarztes und des k. Oberbahnamtes, den Hilfszug mit Hilfsmaschine, Requisiten- und Rettungswagen, welch letzter mit der vorgeschriebenen Einrichtung auszurüsten ist, bereitstellen lassen. Diesen Hilfszug wird er mit Zug 1202 vereinigt an die Unfallstelle absenden, nachdem maschinentechnische Beamte, Staatsbahningenieur, Bahnarzt und ein Beamter des Oberbahnamtes zur Stelle sind. Zur raschen Beförderung der anfallenden Telegramme wird es sich empfehlen, auch einen geübten Telegraphisten mit abzuordnen. Die Stationen Münchsmünster und Regensburg werden entsprechend verständigt. Die Maschine des Hilfszuges ist der Richtung des Zuges 1201 entsprechend, also mit Tender voran als 2. Maschine in Zug 1202 einzustellen und wäre hierauf die Kreuzung der Züge 2606 und 1202 mit Zug 1201 und 1203 zu regeln. Etwa um 10 Uhr wird in Münchsmünster, nachdem die Umparkirung in den Hilfszug vorgenommen

und die Verletzten in den Rettungswagen untergebracht worden sind, der Hilfszug als nunmehriger Zug 1201 abgehen können. Der älteste Conducteur hat die Funktion des Zugführers zu übernehmen. Von der Verspätung des Zuges 1201 ist Augsburg zu verständigen und sind die diesbezüglichen Kreuzungen in der Strecke Ingolstadt—Augsburg zu regeln. Hierauf wäre das Umparkiren des Zuges 1203 im Benehmen mit Münchsmünster und Neustadt a. D. anzuordnen und sind die Reisenden des Zuges 1203, wenn solches nicht etwa schon in Regensburg oder auf den Zwischenstationen geschehen ist, in Neustadt a. D. zu verständigen, während jene des Zuges 1202 bereits in Ingolstadt verständigt wurden.

Nachdem vom Zuge 1201 noch 7 Wagen über den Einfahrtswechsel gegen die Station Neustadt a. D. auf freier Strecke stehen, ist Führer des Zugs 1203 in Neustadt a. D. anzuweisen, mit äußerster Vorsicht bis zu der durch Haltesignale gedeckten Unfallstelle vorzufahren. Die beim Zuge 1203 allenfalls befindlichen Güter- und Postwagen sind in Neustadt a. D. zurückzubehalten und auf Zug 2609 zu verweisen, während jene des Zuges 1202 in Ingolstadt C.-B. auf Zug 2608 resp. Zug 1204 zu verweisen wären.

Nachdem die Umparkirung vollzogen, ist Zug 1203 wieder nach Neustadt a. D. zurückzubringen und sind hier, nachdem die Maschine den Zug zu schieben hat, die einschlägigen Bestimmungen der Fahrdienstinstruktion, sowie der Betriebsordnung genau zu beachten. Die Maschine des Zuges 1203 wäre, in Neustadt a. D. angekommen, (zu drehen und) an die Spitze des Zuges zu stellen, so daß Zug 1203 als nunmehriger Zug 1202 spätestens um 12 Uhr in Neustadt a. D. abgehen kann. Im Benehmen mit Regensburg hat Ingolstadt C.-B nunmehr die Kreuzungen des Zuges 2609 mit 1202, event. die Ueberholung des Zuges 2606 durch 1202 zu regeln Zug 2609 wird auf Grund der inzwischen in Regensburg eingelaufenen Depesche, daß bis 1 Uhr mittags die Störung behoben ist, von letzterer Station fahrplanmäßig zur Abfertigung gebracht werden.

Die Umparkirung des Zuges 1203 in Zug 1202, welche sich gleichzeitig mit jener des Zuges 1202 in Zug 1203 vollzieht, wird ebenfalls stattgefunden haben und wird dann Zug 1202 als Zug 1203 circa um $11^{10}$ Uhr in Münchsmünster abgehen können. Da die Maschine des Zuges 1202 in Münchsmünster nicht gedreht werden kann, so hat dieselbe mit Tender voran unter Beobachtung der diesbezüglichen Bestimmungen der Fahrdienstinstruktion und der Betriebsordnung den Zug 1203 nach Ingolstadt zu befördern, von wo aus dieselbe gedreht, den Zug mit normaler Geschwindigkeit weiterzuführen hat. In ähnlicher Weise wie bei Zug 1201 ist auch *hier Augsburg* seitens der Station Ingolstadt C.-B. zu verständigen

und wären auch hier die diesbezüglichen Kreuzungen bezw. Ueberholungen zu regeln.

Nach Wiederherstellung des Geleises und der Aufräumungs- und Einhebungsarbeiten um 1 Uhr wird die Maschine des Zuges 2606 die auf der freien Strecke gegen Neustadt a. D. stehenden 7 Wagen in die Station Münchsmünster hereinholen und werden dieselben nebst den noch in Münchsmünster sich befindenden Requisitenwagen dem Zuge 2609 behufs Weiterbeförderung nach Ingolstadt C.-B. zweckdienlich einverleibt werden. Selbstredend sind auch jetzt die ausgesteckten Haltsignale und Knallpetarden einzuziehen. Die entgleiste Maschine und der umgestürzte Dienstwagen werden, wenn lauffähig, erstere event. in kaltem Zustande, durch die Hilfsmaschine nach Ingolstadt in eigener Fahrordnung, event. in jener des Ergänzungszuges 2611 verbracht.

Ad III. Der an das vorgesetzte kgl. Oberbahnamt zu erstattende Bericht könnte folgendermaßen lauten:

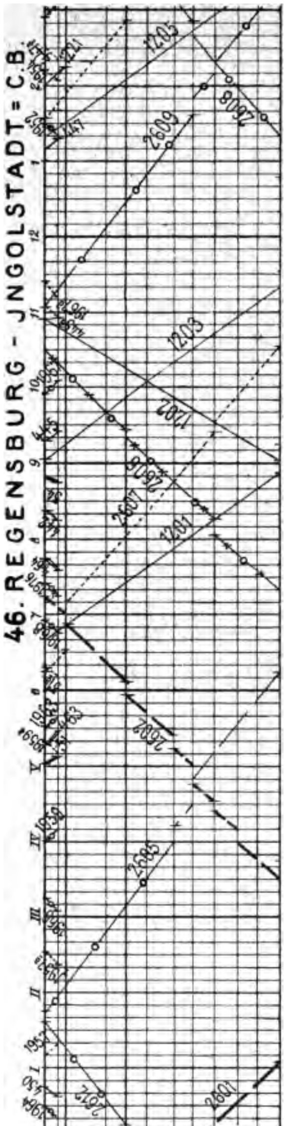
Münchsmünster, den 25. Februar 1894.

Von der kgl. Bahnexpedition Münchsmünster
an das
kgl. Oberbahnamt Ingolstadt.

Betreff:
Entgleisung des Zuges 1201 am 25. Februar 1894 bei Einfahrt in die Station Münchsmünster.

Im Nachgange zur Telegrammanzeige vom Heutigen, wird Nachstehendes berichtet:

Der heute den 25. ds. fahrplanmäßig hier eingetroffene Zug 1201, welcher in das erste Geleise einzufahren hatte, ist beim Einfahrtswechsel Nr. 1 derart entgleist, daß die Maschine Hilda und der zugehörige Tender aus bisher unaufgeklärter Ursache mit sämmtlichen Achsen nach rechts aus dem Geleise gehoben wurden, während der hinter der Maschine laufende Dienstwagen P 21418 in Folge der Entgleisung umstürzte. Die nachfolgenden 7 Wagen blieben auf dem Geleise. In Folge der Entgleisung erlitt der im Dienstwagen befindliche Zugführer Nagl von Ingolstadt einen Bruch des rechten Oberarmes und der ebenfalls im Dienstwagen befindliche Jäger, Xaver Reindl, Schulrath aus Ingolstadt, einen Bruch des rechten Oberschenkels. Ein im Dienstwagen verladenes, zu Viehkarte 5 Regensburg—Ingolstadt gehöriges Kalb erlitt einen Beinbruch und wurde, da ein Begleiter demselben nicht beigegeben war, durch den diesseits requirirten Metzgermeister Fink geschlachtet. Das tote Kalb wurde mit dem als Hilfszug abgefertigten Zug 1201 seiner Bestimmungsstation Ingolstadt C.-B. zugeführt; Empfänger




und Versender wurden telegraphisch verständigt. Ferner wurde die zur Eilfrachtkarte 3 Regensburg—Ingolstadt C.=B. gehörige Sendung lebender Blumen, welche mangels verfügbaren Raumes im Eilgutwagen, gleichfalls im Dienstwagen verladen war, stark beschädigt. Die Sendung wurde, nachdem die Blumen unter Zuziehung des anwesenden Kunstgärtners Jungmaier zur Verhütung weiteren Schadens entsprechend verpackt worden waren, mit Zug 1203 ihrer Bestimmungsstation zugeführt. Die diesbezüglich erstellten Verhandlungen werden nach Abschluß ungesäumt in Vorlage kommen.

Die beiden verletzten Personen wurden sogleich in den Wartsaal II. Klasse verbracht, woselbst der gerufene Bader Herbst die erste Hilfe leistete. Der um 9 Uhr 20 Min. von Abensberg eingetroffene Bahnarzt Hofrath Dr. Wöscher legte die nöthigen Verbände an und erklärte, daß die Ueberführung der Verwundeten mit dem Hilfszuge nach Ingolstadt thunlich sei, was dann auch geschah. Die Angehörigen der Verletzten wurden durch Vermittlung der k. Bahnverwaltung Ingolstadt entsprechend verständigt.

Der von Ingolstadt verlangte Hilfszug traf vereint mit Zug 1202 hier ein. Um 1 Uhr Nachmittag war die Störung vollständig behoben und die Strecke wieder frei.

Die Ursache des Unfalles konnte, wie Eingangs bemerkt, noch nicht festgestellt werden. Wahrscheinlich ist, daß die Anschlagschiene des Einfahrtswechsels von dem Wechselwärter nicht fest angedrückt worden war.

Durch die gesperrte Ein= und Ausfahrt in der Richtung gegen Neustadt a. D.

blieb Zug 2606 hier stehen, während die Züge 1201, 1202 und 1203 umparkirt wurden.

Die Umparkirung wurde durch Herrn k. Oberbahnamts-Commissär Fiedler geleitet.

Die in den Zügen 1201 und 1203 laufenden Güter- resp. Postwägen wurden dem Zuge 2609 unter entsprechender Verständigung der Stationen bis Ingolstadt C. B. beigestellt.

Die entgleiste Maschine Hilda und der Dienstwagen wurden nach vorausgegangener technischer Untersuchung unter Leitung des Bezirksmaschineningenieurs Reinhard in der Fahrordnung des Ergänzungszuges 2611 nach Ingolstadt verbracht

Die Personalvernehmungen werden nebst den Unfallanzeigen anruhend in Vorlage gebracht. Gehorsam!

Robert Doelger, Stationsverweser.

## Verkehrsstörungen.

D. B. 49 vom Jahre 1888 besagt:

Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bei Mittheilungen über Verkehrsstörungen wird unter Aufhebung der Entschließungen vom 24. Dezember 1886 39214/17055 III und vom 5. August 1887 72927/39632 III Nachstehendes verfügt:

1. Von jeder Betriebsstörung, welche eine theilweise oder gänzliche Einstellung des Personen- oder Güterverkehrs zur Folge hat, ist Seitens jener Station, welche zuerst glaubhafte Kenntniß einer solchen erhält, telegraphische Meldung an das vorgesetzte k. Oberbahnamt zu erstatten.

2. Letzteres hat telegraphisch an die Generaldirektion zu berichten und gleichzeitig nach Erforderniß der Umstände die übrigen k. Oberbahnämter und die Stationen des eigenen Bezirks, sowie die bedeutenderen Lokalblätter am Sitze des k. Oberbahnamtes zu verständigen. Bei Betriebsstörungen von längerer Dauer ist täglich Vormittags 9 Uhr und Abends 5 Uhr kurze telegraphische Anzeige über den Stand der Sache und die seit der letzten bezüglichen Depesche unterlaufenen Vorgänge zu erstatten.

Die Meldung an die Generaldirektion hat die Angabe zu enthalten, ob und eventuell welche Oberbahnämter verständigt sind.

3. Die übrigen k. Oberbahnämter lassen gleichfalls je nach Erforderniß ihren eigenen Stationen und den bedeutenderen Lokalblättern am Oberbahnamtssitze Mittheilung zugehen.

4. Die Verständigung der Nachbarverwaltungen erfolgt durch die Generaldirektion

Ist jedoch in Folge der Betriebsstörung die sofortige Verständigung einer Anschlußbahn erforderlich (z. B. bei Unterbrechung einer direkten Zugsverbindung), so hat das betr. k. Oberbahnamt

durch Vermittlung der zunächst betheiligten Uebergangsstation die der letzteren vorgesetzte betriebsleitende Behörde der Nachbarbahn zu verständigen.

5. Uebergangsstationen, welche von einer auf der Nachbarbahn eingetretenen Betriebsstörung dienstliche Kenntniß erhalten, melden, soferne diese Störung den Verkehr mit den bayerischen Linien unmittelbar beeinflußt, an das vorgesetzte k. Oberbahnamt.

Das weitere Verfahren regelt sich sodann nach Vorschrift unter 2 und 3.

6. Die Meldung über die stattgefundene oder bevorstehende theilweise oder gänzliche Beseitigung der Verkehrsstörung, ersteren Falls unter Bezeichnung der Strecken und Züge, erfolgt in derselben Weise, wie jene über den Eintritt der Störung.

7. Die nach Ziff. 2, 3, 4 al. 2 und 5 zu erstattende Anzeige hat zu enthalten: Genaue Bezeichnung der gesperrten Strecke durch Angabe der beiden benachbarten Stationen, muthmaßliche Dauer der Verkehrsstörung, Angabe, ob der durchgehende Personenverkehr durch Umsteigen am Orte der Störung, Einrichtung einer Fahrgelegenheit u. s. f. aufrecht erhalten ist.

In die Meldung an die Generaldirektion sind ferner eventuell Anträge auf Umleitung des Verkehrs aufzunehmen, soweit hiebei außerbayerische Linien in Betracht kommen. Für den Lokalverkehr hat das betr. Oberbahnamt selbst sofort das Nöthige zu veranlassen.

8. Den mit direkten Fahrkarten versehenen, schon unterwegs befindlichen Reisenden ist es gestattet, ausschließlich deutsche Hilfslinien ohne Nachzahlung zu benützen und sind dieselben von Amtswegen hierüber und insbesondere über die jeweils günstigste Linie zu belehren.

Die Bescheinigung der Giltigkeit der direkten Fahrkarten für den Hilfsweg erfolgt durch den Vorstand der Ablenkungsstation, welcher diese Fahrkarten zu notiren und das bezügliche Verzeichniß der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, Finanzabtheilung, mit besonderem Berichte vorzulegen hat.

Eine Verausgabung direkter Fahrkarten für Reisen über gesperrte Strecken hinaus darf ohne Ermächtigung der Generaldirektion nach Bekanntgabe der Sperrung nicht mehr stattfinden. (Neue Fassung der Ziff. 8 siehe D. B. 36 vom Jahre 1892 Seite 242.)

9. Hinsichtlich der Umleitung des direkten Güterverkehrs wird jeweils besondere Anordnung erfolgen.

10. Ist die Verkehrsstörung Folge eines Unfalls, so hat die Meldung nach Ziff. 2, 3, 4 al. 2 und 5 weiter zu enthalten, ob schwere Verletzungen von Personen, insbesondere von Reisenden vorgekommen sind oder nicht, und zwar zutreffenden Falls unter Angabe des Namens und des Ortes der Herkunft der verletzten

oder getödteten Personen, soweit solche zu ermitteln waren, um die zu benachrichtigenden Stationen in die Lage zu versetzen, dem Publikum bei Rückfrage nach bestimmten Personen sachgemäße Auskunft zu ertheilen. (Ergänzung der Ziff. 10 siehe D. B. 103 vom Jahre 1892 Seite 243.)

11. Durch die Betriebsstörung eingetretene Unterbrechung des Personenverkehrs — Störungen auf doppelgeleisigen Linien, welche die Einführung des eingeleisigen Betriebs zur Folge haben, bleiben ausgenommen — haben die benachrichtigten Stationen, soweit sie hiezu von den k. Oberbahnämtern im einzelnen Falle Auftrag erhalten, ungesäumt den Reisenden durch in die Augen fallende Anschläge an den Fahrkarten-Schaltern, in den Warteräumen, an den Zugverspätungs-Tafeln u. s. w. zur Kenntniß zu bringen.

Diese Bekanntmachung, welche nach Anleitung eines den Stationen zugehenden Formulars zu erfolgen hat, darf nicht enthalten: Angaben über Verletzung und Tödtung von Reisenden, Zerstörung von Fahrmaterial u. dergl.; vielmehr ist hierüber dem Publikum bei Rückfrage nach bestimmten Personen nur auf Anfordern sachgemäße Auskunft zu ertheilen.

Die Bekanntmachung ist sofort nach dem Eintreffen der Nachricht, daß die Störung behoben ist, zu entfernen.

Dienstbefehl 120 vom Jahre 1890:

Gelegentlich der jüngst vorgekommenen Verkehrsstörungen wurde die Wahrnehmung gemacht, daß seitens der Stationen die Vorschriften des Dienstbefehls Nr. 49 vom Jahre 1888 Ziffer 8, wonach bei Verkehrsstörungen den mit direkten Fahrkarten versehenen Reisenden gestattet ist, ausschließlich deutsche Hilfslinien ohne Nachzahlung zu benützen, nicht beachtet, sondern daß die betr. Reisenden zur Lösung neuer Fahrkarten veranlaßt wurden.

Zur Vermeidung von daraus entstehenden Reklamationen werden die Stationen angewiesen, genau nach den getroffenen Bestimmungen zu verfahren und die anzufertigenden Verzeichnisse, in welchen außer der Nummer und Klasse der Fahrkarten bezw. Fahrscheine (bei ersteren einfache oder Hin- und Rückfahrkarten) anzugeben ist, für welche Strecken dieselben ursprünglich Giltigkeit hatten und für welche Strecken die Umschreibung erfolgte, nach Vorschrift aufzustellen und an die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen Finanzabtheilung einzusenden.

Dienstbefehl 121 vom Jahre 1890:

In Ergänzung des Dienstbefehls Nr. 49 vom 23. April 1888 werden nachstehend die Bestimmungen bekannt gegeben, welche zwischen den Verwaltungen des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes hinsichtlich der Umleitung des Güterverkehrs (einschließlich des Verkehrs

von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren) bei Unterbrechung von deutschen Eisenbahnlinien vereinbart worden sind.

1. Die zur Zeit des Eintritts der Unterbrechung bereits unterwegs befindlichen Güter sind auf dem geeignetsten Hülfswege ihrem Bestimmungsorte zuzuführen.

Die Ablenkungsstation hat in diesem Falle den neuen einzuschlagenden Leitungsweg unter der Angabe der Gründe vollständig in der ursprünglichen Frachtkarte zu vermerken, und der Abgangsstation von der abgeänderten Leitungsvorschrift umgehend Mittheilung zu machen.

Ueber die so abgelenkten Sendungen hat sowohl die Empfangs- wie die Versandstation besondere Monatsrechnungen aufzustellen.

Die für den ursprünglichen Weg zu berechnende bezw. berechnete Fracht bleibt im Umleitungsfalle in ihrer Höhe unberührt.

2. Das gleiche Verfahren (wie unter Ziff. 1 dargestellt) ist auch bezüglich der fernerhin zur Auflieferung gelangenden Güter so lange zu beobachten, bis die Auflieferungsstation von der eingetretenen Verkehrsstörung mit dem Auftrage in Kenntniß gesetzt worden ist, die über die gestörte Bahnlinie geltenden Frachtsätze bis auf Weiteres nicht anzuwenden.

Es wird hiezu ausdrücklich bemerkt, daß diese Vereinbarungen nur innerhalb des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes und zwar mit Ausschluß der Altdamm-Colberger-Bahn und der Niederländischen Staatsbahn Giltigkeit haben.

Die obigen Bestimmungen beziehen sich daher nur auf Sendungen, deren Abgangs- und Bestimmungsort innerhalb des Verwaltungsbereiches der diesen Vereinbarungen beigetretenen Eisenbahnverwaltungen liegen, und deren normaler wie Umleitungsweg ausschließlich Linien dieser Verwaltungen berühren.

In allen Fällen, in denen diese Voraussetzungen nicht sämmtlich zutreffen, bleibt besondere Verfügung vorbehalten.

Die von den Oberbahnämtern an die Generaldirektion über den Eintritt einer Verkehrsstörung zu erstattende Meldung hat künftig auch die Angabe zu enthalten, ob und über welche Linien eine Umleitung des Güterverkehrs nach obigen Gesichtspunkten bereits veranlaßt ist.

Dienstbefehl Nr. 36 vom Jahre 1892:

Nach den zwischen den Verwaltungen des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes neuerdings vereinbarten Bestimmungen über die Leitung von Personen und direkt abgefertigten Reisegepäcks über Hilfslinien bei Verkehrsstörungen erhält Ziffer 8 des Dienstbefehls Nr. 49 vom Jahre 1888 folgende Fassung:

Den mit direkten Fahrkarten versehenen, schon unterwegs befindlichen Reisenden ist es gestattet, ausschließlich deutsche Hilfslinien ohne Nachzahlung zu benützen und sind dieselben von Amtswegen hierüber und insbesondere über die jeweils günstigste Linie zu belehren.

Eine Nachzahlung ist von den Reisenden auch dann nicht zu leisten, wenn die Beförderung auf der Hilfsstrecke in einem Zuge mit höheren Fahrpreisen (Schnellzug) bezw. in einer höheren Wagenklasse deßhalb erfolgen muß, weil der zu benützende Zug der Hilfsstrecke die Wagenklasse nicht führt, für welche die betreffende Fahrkarte lautet.

Militärfahrkarten werden in diesem Falle als Fahrkarten III. Klasse angesehen und können für die II. Klasse bezw. einen Zug mit höheren Fahrpreisen umgeschrieben werden. Die hilfsweise Benützung des Orientzuges ist ausgeschlossen.

Die Bescheinigung der Giltigkeit der direkten Fahrkarten für den Hilfsweg erfolgt durch den Vorstand der Ablenkungsstation, welcher diese Fahrkarten vorzumerken und das bezügliche Verzeichniß der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, Finanzabtheilung, mit besonderem Berichte vorzulegen hat.

Eine Verausgabung direkter Fahrkarten für Reisen über gesperrte Strecken hinaus darf ohne Ermächtigung der Generaldirektion nach Bekanntgabe der Sperrung nicht mehr stattfinden.

Das auf direkte Fahrkarten abgefertigte Gepäck findet bei Beförderung der Reisenden über Hilfslinien ebenfalls auf diesem Wege ohne Nachzahlung Beförderung.

Dienstbefehl 103 vom Jahre 1892:

Auf Grund der zwischen den Verwaltungen des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes neuerdings vereinbarten Bestimmungen über die Bekanntgabe von Unfällen, Betriebs- und Verkehrsstörungen sind der Ziffer 10 des Dienstbefehls Nr. 49 vom Jahre 1888 noch folgende Zusätze anzufügen und vorkommenden Falles zu beachten:

„Nach Feststellung von Namen, Stand und Wohnort der getödteten oder schwer verletzten Reisenden ist auch den Angehörigen derselben durch Vermittelung der Station des Wohnortes auf telegraphischem Wege umgehend entsprechende Mittheilung zu machen. Im Falle einer Verletzung hat dies nur dann zu geschehen, wenn der Verletzte selbst außer Stande ist, über die Benachrichtigung seiner Angehörigen Bestimmung zu treffen.

Die Kosten der Benachrichtigung übernimmt die Eisenbahnverwaltung; kommen daher lediglich bayerische Bahntelegraphenstationen in Betracht, so sind diese Benachrichtigungstelegramme

als Bahndienstdepeschen zu befördern, außerdem erfolgt deren Aufgabe als Privatdepeschen, deren Taxen auf's Aerar übernommen werden.

Alle Betriebsunfälle, bei denen eine Tödtung oder erhebliche Verletzung von Reisenden stattgefunden hat und welche ihrer Natur nach in weiteren Kreisen Aufsehen zu erregen geeignet erscheinen, sind von dem zuständigen k. Oberbahnamte ohne Verzug außer an die bedeutenderen Lokalblätter des Oberbahnamtssitzes auch an andere bedeutendere bayerische Zeitungen oder Zeitungscorrespondenz-Unternehmen zum Zwecke der Veröffentlichung telegraphisch mitzutheilen.

Diese Mittheilungen sind sofort in der zur Veröffentlichung bestimmten Form abzufassen, wobei nur vollständig sichere Angaben über die Anzahl und Namen u. s. w. der Verunglückten zu machen sind."

Einschlägig ist hier noch die „Anweisung für das Verhalten bei Schneeverwehungen bezw. bei den Schneeräumungs-Arbeiten".

## Allgemeine Notizen über den Bahnhofsdienst und das Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen.

### Allgemeines.

Wer sich im Leben gegen Schaden schützen will, wird die verschiedenen Möglichkeiten, durch welche ihm ein solcher erwachsen kann, fortgesetzt im Auge behalten und auf geeignete Mittel zur Abwehr bedacht sein müssen. Bei jedem Beginnen wird man wohl daran thun, mit diesem Umstande zu rechnen, damit etwa eintretende Zwischenfälle und Hindernisse uns nicht unvorbereitet finden, das Gelingen unseres Unternehmens in Frage stellen oder uns Verlust und Unglück bringen.

Wenn dieser Grundsatz schon im gewöhnlichen Leben von großer Wichtigkeit ist, so gewinnt er noch sehr an Bedeutung, sobald er seine Anwendung auf das Berufsleben findet, namentlich dann, wenn es sich um Berufszweige handelt, welche Pflichten für das Leben und die Gesundheit, dieser höchsten Güter unserer Mitmenschen, auferlegen. Diese Pflichten sind wohl kaum in einem anderen Berufe in so hervorragender und weittragender Weise gegeben, wie im Eisenbahnbetriebsdienste. Die Erkenntniß dieser Thatsache muß jeden gewissenhaften Betriebsbeamten dahin leiten, sich mit seinen Aufgaben eingehendst zu befassen, um so in die Lage zu kommen, jederzeit und namentlich dann, wenn Gefahr im *Verzuge liegt*, rasch und richtig disponiren zu können.

Nachdem wir uns nun im vorliegenden Theil unserer Arbeit hauptsächlich mit den Aufgaben eines Stationsvorstandes befassen, so sollen uns diese auch bei dem gegenwärtigen Thema als Richtschnur dienen.

Der unvermeidliche und häufige Personalwechsel auf kleineren und mittleren Stationen macht es unbedingt nothwendig, Sorge zu tragen, daß das neuzugehende Personal sich möglichst rasch mit den Verhältnissen der Station vertraut machen kann. Dies setzt voraus, daß die hauptsächlichsten Momente, welche für den Abfertigungsdienst einer Station in Betracht kommen, im vorhinein besprochen und näher fixirt werden. In den Kreis dieser Erörterungen ist insbesondere auch das Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen zu ziehen; es empfiehlt sich, das Resultat solcher Besprechungen und Untersuchungen in einem eigens für diesen Zweck aufzulegenden Buche niederzuschreiben.

Nachstehend soll nun ein derartiges Buch, wie es von uns gedacht ist, skizzirt werden.

**Es ist selbstverständlich, daß bei dieser Skizze nur von allgemeinen Gesichtspunkten ausgegangen werden kann, und daß hier besprochene Beispiele nicht ohne Weiteres auf die Praxis übertragen werden können, da ja die Verhältnisse bei den einzelnen Stationen wesentlich verschieden sind und beim Eintreten außergewöhnlicher Vorkommnisse die jeweilige Sachlage mitbestimmend ist. Die nachstehend aufgeführten Beispiele sind deshalb lediglich als allgemeine Fingerzeige zu betrachten.**

Als Versuchsobjekt nehmen wir die Station Wahl.*

### Dienstesstellen und Behörden.

Die für die Station Wahl in Betracht kommenden Behörden und Dienstesstellen sind:

Oberbahnamt N.
Oberpostamt N.
Staatsbahningenieur N.
Bahnmeisterdistrikt N.
Betriebswerkstätte N.
Hilfsmaschinenstation N.
Aufsichtsstation N.
Hauptvertheilungsstation N.
Untervertheilungsstation N.
Telegraphenmechaniker N.
Centralmagazinsverwaltung N.
Bahnarzt N.
Serienstelle N.
Bezirksamt N.
Rentamt N.
Amtsgericht N.
Bezirkskommando N.
Aichbezirk N.
Aufschlageinnehmerei N.

Der Commandant der Orts-Feuerwehr wohnt Sterngasse Nr. 108.

Die Gendarmeriestation befindet sich im Hause Nr. 49 der Ankergasse.

* Lageplan siehe Seite 247/248.

### Erkrankung und Verletzung von Personen.

Die Station Wahl besitzt einen kleinen Rettungskasten, welcher im Bureau auf dem Batteriekasten untergebracht ist. Der Schlüssel hiezu ist an dem Rettungskasten angehängt.

Zur Vermeidung einer mißbräuchlichen Verwendung der zugewiesenen Rettungs-Requisiten und Medikamenten ist es nothwendig, daß der Schlüssel zum Rettungskasten unter Couvert gelegt und mit dem Privatsiegel des Stationsvorstandes oder dem Amtssiegel versiegelt wird. Das versiegelte Couvert ist dem Rettungskasten anzuhängen. Die der Station zugetheilte Tragbahre nebst 2 Gurten befindet sich in der Güterhalle. Da es wichtig ist, daß die Tragbahre thunlichst rein gehalten wird, so ist dieselbe durch eine Umhüllung vor Staub und Beschmutzung zu schützen.

Auf Stationen mit eigenen Rettungszimmern muß der Rettungskasten und die Tragbahre in diesen Zimmern untergebracht werden.

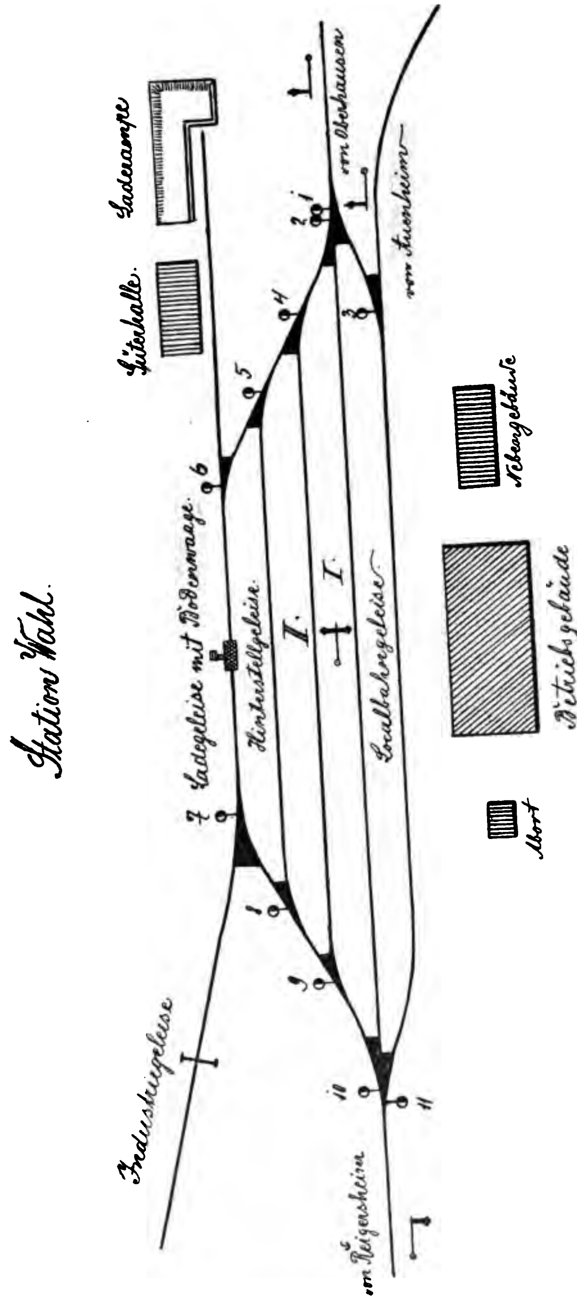
Wie die erste Hilfeleistung vor Ankunft des Arztes bei vorkommenden Erkrankungen und Verletzungen zu bethätigen ist, kann aus den bezüglichen Anleitungen ersehen werden.

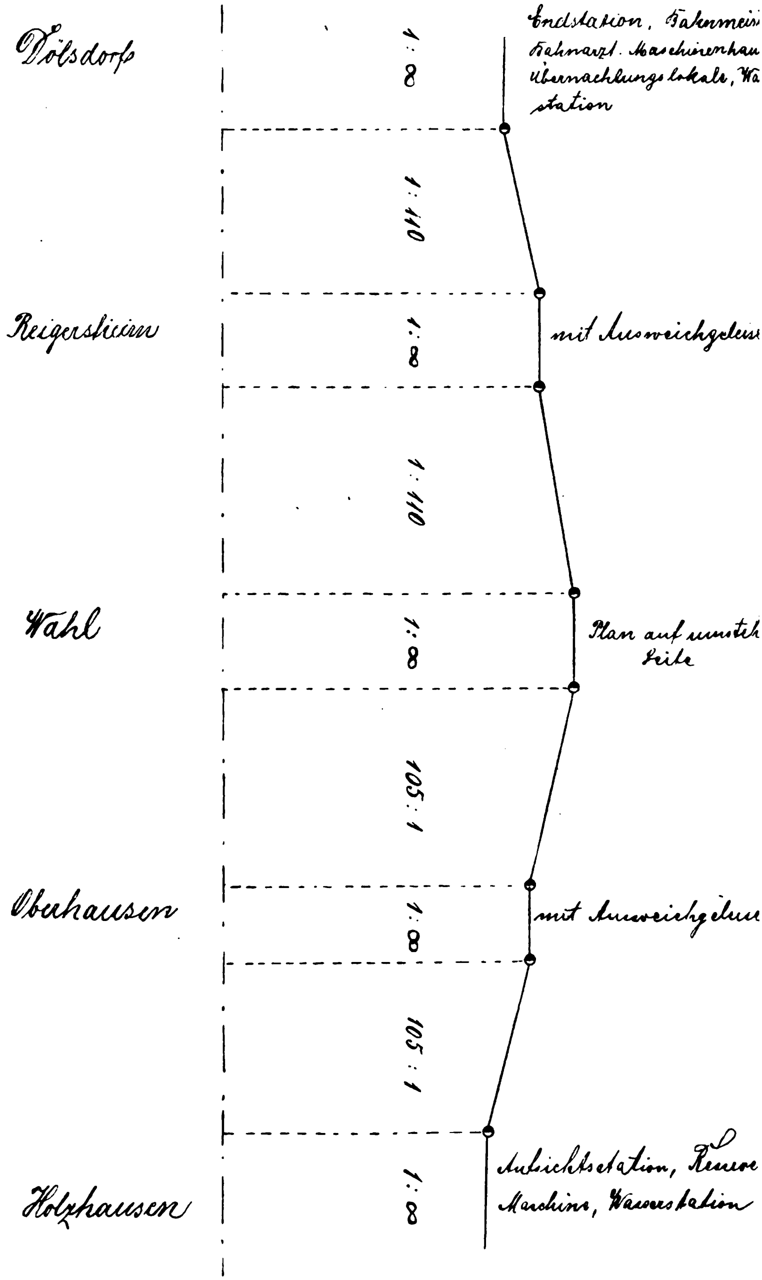
Es ist Pflicht eines jeden Beamten, sich mit diesen Anleitungen vertraut zu machen. Die Anleitung über die erste Hilfeleistung bei Unfällen auf Eisenbahnen vor der Ankunft eines Arztes wurde auch in Plakatform gedruckt. Dieses Plakat ist in den Dienstwagen, ferner in den Stationen und Werkstätten an geeigneten Orten, welche den Beamten und Bediensteten zugänglich sind, anzuschlagen. Auf dem Anschlage in den Stationen und Werkstätten ist die Wohnung des zuständigen Bahnarztes und dessen Stellvertreters, event. eines praktischen Arztes, eines etwa vorhandenen Heilgehilfen, des Vorstandes einer etwa im Orte befindlichen Sanitätskolonne oder Feuerwehr, ferner der Aufbewahrungsort des Rettungskastens und der Tragbahre genau zu bezeichnen.

Anmerkung. Die Zugführer und die als solche funktionirenden Conducteure haben künftig bei sämmtlichen Zügen Verbandtaschen mitzuführen, damit auch bei vorkommenden geringeren Verletzungen namentlich des Zugspersonales während der Fahrt die nothwendigsten Verbandmittel möglichst rasch zur Verfügung gestellt werden können.

Die Verbandtaschen enthalten: Verbandwatte 10 gr, Sublimatmull in Läppchen 0,3 m, zwei Mullbinden 5 m lang 6 cm breit mit Sicherheitsnadeln, eine Streubüchse mit 5 gr Jodoform, Guttaperchapapier 12 × 24 cm, ein dreieckiges Tuch, ein Fläschchen mit 10 gr Hoffmanstropfen, zwei Stückchen Zucker.

Ein Verzeichniß über den Inhalt der Verbandtaschen ist auf der inneren Seite der Deckelzunge aufgedruckt. Ueber die Anwendung der Verbandmittel sind die Zugführer und die als solche funktionirenden Conducteure von den Bahnärzten gehörig zu unterweisen, soferne dies nicht schon über den Gebrauch der in den Rettungskästen enthaltenen Verband- und Heilmittel geschehen sein *sollte*. Die Verbandtaschen sind in den Kartentaschen aufzubewahren und den*selben nur im* Bedarfsfalle zu entnehmen, damit das Verbandmaterial einerseits


Station Wahl.
Laderampe
Güterhalle.
Ladegeleise mit Bodenwaage.
Hinterstellgeleise.
Localbahngeleise.
Nebengebäude
Betriebsgebäude
Abort
von Oberhausen
II
I


Dölsdorf
1:8
Endstation, Bahnmeist
Bahnarzt. Maschinenhau
Übernachtungslokale, Wa
station
1:110
Reigerstein
1:8
mit Ausweichgeleis
1:110
Wahl
1:8
Plan auf umsteh
Seite
105:1
Oberhausen
1:8
mit Ausweichgeleis
105:1
Holzhausen
1:8
Aussichtsstation, Reserve
Maschine, Wasserstation

rein und staubfrei erhalten wird, andererseits bei keinem Zuge fehlt, sondern stets bei der Hand ist. Verbandtaschen, welchen Verbandmaterialien zum Gebrauche entnommen wurden, sind nach der Rückkunft des Personales sofort gegen vollständig gefüllte auszutauschen, zu welchem Zwecke die Conducteurstationen 1—2 Verbandtaschen im Vorrath zu halten haben. Die angegriffenen Verbandtaschen sind ohne Verzug dem Regie- und Fahrkartenbureau zur Ergänzung zuzuleiten. (G. D. E. Nr. 119653 vom 26. April 1894.)

### Feuersgefahr, Vorkehrung dagegen.

An Feuerlöschrequisiten sind vorhanden: 1 Handspritze mit 3 Schläuchen, 1 Wasserbottich mit 20 Stück Wassereimer aus Segeltuch, 2 Feuerleitern und 2 Feuerhaken.

Die Spritze nebst den Schläuchen und Wassereimern ist in der Güterhalle untergebracht; der Wasserbottich steht am Brunnen nächst der Güterhalle und die Leitern nebst Feuerhaken werden unter dem der Zufuhrstraße zugekehrten Ladepodium der Güterhalle verwahrt. Außerdem ist ein Extinkteur vorhanden, welcher im Bureau untergebracht ist.*

### Lage der Station und Geleiseanlage.

Die Station Wahl liegt 680 m über der Nordsee, sämmtliche Geleise liegen horizontal. An Geleisen sind vorhanden: ein durchgehendes Geleise (I. Geleise) und ein Ausweichgeleise (II. Geleise), zwei Ladegeleise und ein Industriegeleise. Der zum Industriegeleise der Firma Stumpf führende Wechsel ist ein Verschlußwechsel; der Schlüssel hiezu ist im Bureau aufbewahrt und im Bedarfsfalle daselbst abzuverlangen. Das II. Geleise hat eine nutzbare Länge von 350 m und faßt ca. 36 Wagen. Außerdem ist noch das Geleise der von Auenheim einmündenden Lokalbahn vorhanden.

Der Situationsplan der Station ist im Bureau nächst dem Arbeitstische des Stationsvorstandes aufgehängt.

### Anschlußstrecken.

Die Station Wahl hat in der Richtung gegen Reigersheim ein Gefälle von 110 : 1, in der Richtung gegen Holzhausen ein solches von 105 : 1, welche Neigungen sich in beiden Richtungen über die Nachbarstationen Reigersheim und Oberhausen hinaus bis Dölsdorf und Holzhausen fortsetzen.

---

* Ueber die Handhabung der Extincteure liegen bei den Dienstesstellen eigene Instructionen auf. Nachdem die Extincteure eine äußerst sorgsame Behandlung erfordern und trotzdem öfter versagen, so sollen dieselben allmählich durch die Müller'schen Feuerlöscher ersetzt werden. Namentlich dann, wenn ein Extincteur schadhaft wird und einer größeren Reparatur bedürfte, soll diese unterbleiben und an Stelle des Extincteurs ein Müller'scher Feuerlöscher angeschafft werden. Bei der periodischen Prüfung der Löschrequisiten ist hierauf entsprechende Rücksicht zu nehmen.

Die Neigungen beginnen nach beiden Richtungen unmittelbar nach den Ausfahrtswechseln. Diese Thatsache ist auf den Bahnhofsdienst von hervorragender Bedeutung, da bei dem gesammten Zugsabfertigungs- und Rangirdienst hierauf besondere Rücksicht zu nehmen ist.

### Bremsdienst.

Was den Zugförderungsdienst anbelangt, so ist zunächst darauf zu achten, daß bei Wagenmitgabe für die nothwendige Anzahl von Bremswagen, sowie auch die erforderliche Anzahl von Bremsern, eventuell im Benehmen mit Dölsdorf und Holzhausen Sorge getragen wird. Wie viele Wagenachsen bei den einzelnen Zügen gebremst sein müssen, ist aus der Zusammenstellung der auf den Strecken der bayerischen Staats-Eisenbahn zu berechnenden Anzahl von Wagenachsen zu entnehmen.

### Nachlaufen von Wagen.

Nachlaufen dürfen nach beiden Richtungen zwei Wagen.

Wenn nun beispielsweise Personenzug 947 hier einen Equipagenwagen und einen Viehwagen mitzunehmen hätte und es wären beide Wagen ohne Bremse, so dürften dieselben gleichwohl an das Zugsende gestellt werden, vorausgesetzt, daß der letzte Wagen des von Dölsdorf kommenden Zuges ein Bremswagen ist, und daß im Zuge überhaupt so viel bediente Bremsen sich befinden, als die Gesammtwagenzahl erfordert. Wäre noch ein dritter Wagen beizustellen, so müßte dieser eine Bremse haben und dieselbe bedient sein. Mehr als drei Wagen dürfen überhaupt nicht nachlaufen. (Siehe auch Seite 460 Theil I der zweiten Auflage und Seite 138 Theil II der dritten Auflage.)

### Bremspersonal.

Wenn bei einem Zuge mehr Bremser erforderlich sind, als der regelmäßige Dienst nothwendig macht, so sind diese rechtzeitig von Holzhausen zu verlangen. Bei der Eigenart der diesseitigen Betriebsverhältnisse läßt sich dieser Bedarf jedoch nicht immer im vorhinein erkennen, weßhalb Sorge zu tragen ist, daß Bremsaushilfen nothwendigen Falls vom Stationspersonale selbst geleistet werden können, was voraussetzt, daß das hier in Betracht kommende Personal mit den Erfordernissen des Bremsdienstes der Strecke vertraut ist.

Der Stationstaglöhner A und B, sowie auch die Hilfstaglöhner C und D sind eingefahren und können jederzeit zum Bremsdienste verwendet werden. Bei späteren Personalzutheilungen wäre auf diesen Umstand entsprechende Rücksicht zu nehmen. Von diesen *allgemeinen* Gesichtspunkten auf den Zugsabfertigungsdienst im

engeren Sinne übergehend, ist vor allem zu bemerken, daß die gewissenhafte und vorschriftsgemäße Bedienung der

### Sperrsignale

von großer Bedeutung ist.

Die Einfahrtserlaubniß, welche jederzeit vom Abfertigungsbeamten selbst zu geben ist, darf nur dann ertheilt werden, wenn der Abfertigungsbeamte sich persönlich überzeugt hat, daß die Wechsel für den fälligen Zug richtig stehen und der ungehinderten Einfahrt desselben nichts im Wege steht.*

Der Abfertigungsbeamte hat sich hiebei auch davon zu überzeugen, daß die Schranken der Ueberfahrten bei Posten I und II rechtzeitig geschlossen werden.

Der Umstand, daß der Dienst oft noch kurz vor Ankunft der Züge Wagenverschiebungen oder auch Rangirarbeiten mit der Auenheimer Maschine nothwendig macht, erfordert besondere Aufmerksamkeit. Selbstredend darf die Einfahrt in solchen Fällen erst nach Beendigung dieser Rangirarbeiten freigegeben werden. Es könnte vorkommen, daß, nachdem die Einfahrt schon freigegeben ist, für den fälligen Zug noch ein Hinderniß erwächst; für diesen Fall sind die Wechselwärter angewiesen, ungesäumt das Einfahrtssignal zurückzunehmen und weitere Verfügung durch den Abfertigungsbeamten abzuwarten.

Im Winter kommt es öfters vor, daß bei großer Kälte und bei Schneefall die Drahtzüge zu den Sperr- und Vorsignalen eingefrieren oder abreißen, so daß diese Signale nicht auf Fahrt gezogen werden können. Treten solche Störungen ein, so ist sogleich das Nothwendige zu deren Behebung zu veranlassen und nöthigenfalls dem Bahnmeister und dem Staatsbahningenieur telegraphisch Mittheilung zu machen, wenn die Wiederinstandsetzung der Drahtzüge durch das eigene Personal nicht bewerkstelligt werden kann.

Tritt eine solche Störung kurz vor Ankunft eines Zuges ein, so ist sogleich ein Bediensteter zum Sperrsignal abzuordnen, welcher unter entsprechender Verständigung des Zugpersonals dem Zuge die Einfahrtserlaubniß zu überbringen hat. Der Führer muß, auch wenn ihm bekannt sein sollte, daß das Sperrsignal nicht auf Fahrt gestellt werden kann, unter allen Umständen vor dem auf Halt stehenden Sperrsignal anhalten.

### Schrankenbedienung.

Hinsichtlich einer ordnungs- und vorschriftsmäßigen Schrankenbedienung werden den beiden Wechselwärtern die §§ 30, 38, 45

* Siehe Dienstanweisung für die Handhabung der Sperrsignale auf Seite 433 Theil I der zweiten Auflage bezw. Seite 111 Theil II der dritten Auflage.

und 107 Abs. 3 der Fahrdienst-Instruktion zur genauesten Beachtung eingeschärft und wird namentlich dem Wechselwärter auf Posten II besondere Vorsicht in der Bedienung der im Rangirgebiete liegenden Schranken zur Pflicht gemacht.

Das Schließen der Schranken hat so rechtzeitig zu erfolgen, daß auch bei etwa eintretendem Nichtfunktioniren des Mechanismus der Schranken eine Gefahr für gerade an die Ueberfahrt herannahende Fuhrwerke und Passanten noch abgewendet werden kann.

Dies ist bei den Schranken an den Ueberfahrten bei km 47 (Posten I) und bei km 48 (Posten II) dadurch zu erreichen, daß diese Schranken mindestens 8 Minuten vor Passiren des Zuges geschlossen werden. Die genannten Ueberfahrten befinden sich in einer Steigung von 1 : 105, sie liegen beide so nahe an den Wechselwärterposten, daß sie die Wärter vollständig überblicken können. Es ist deßhalb bei entsprechender Aufmerksamkeit der Wärter ein Unfall leicht zu verhüten, da diese Ueberfahrten durch die Bahnhof-Einfahrts-Sperrsignale auch noch gedeckt sind. So kann z. B. ein auf der Ueberfahrt steckengebliebenes Fuhrwerk bei Annäherung eines Zuges dadurch geschützt werden, daß das Sperrsignal auf „Einfahrt gesperrt“ gestellt bleibt, oder daß die etwa schon gegebene „freie Einfahrt“ wieder zurückgenommen wird, was im Nothfalle von dem Wechselwärter, wie bereits früher bemerkt, selbst sofort zu geschehen hat; in diesem Falle ist jedoch hierauf sofort telephonische Meldung in das Expeditionslokal zu erstatten.

Telephonische Meldung in das Expeditionslokal wäre auch dann erforderlich, wenn sich kurz vor Abgang eines Zuges aus der Station ein Fahrthinderniß ergeben sollte; gleichzeitig wäre in diesem Falle von dem Wechselwärter aber auch das Haltsignal für den Zug zu geben, da ja auch eine telephonische Verständigung des Abfertigungsbeamten in manchen Fällen nicht mehr möglich sein könnte.

Wegen der im Rangirgebiete liegenden, von dem Wechselwärter auf Posten II zu bedienenden Schranke wird verfügt, daß diese Schranke stets 5 Minuten vor Annäherung des Zuges zu schließen ist und auch während der Rangirmanöver geschlossen bleiben muß. Diese Ueberfahrt ist in unmittelbarer Nähe der Weiche gelegen, es ist deshalb dem Wechselwärter leicht möglich, auch bei länger andauerndem Rangirmanöver Stauungen zu vermeiden und Beschwerden hintanzuhalten.

So kann er nach vorhergegangener Verständigung des Rangirleiters für zuwartende Fuhrwerke vorübergehend die Schranken öffnen, oder er kann Fuhrwerke passiren lassen, wenn sich der Rangirzug *nicht* in der Richtung gegen die Ueberfahrt zu bewegt.

Hier wird insbesondere darauf aufmerksam gemacht, daß nach § 102 Abs. d der Fahrdienst-Instruktion auch der Rangierleiter für den rechtzeitigen Abschluß der im Rangirgebiete liegenden Schranken verantwortlich ist.

Das vorgenannte zeitweise Oeffnen der Schranken während der Rangirmanöver bleibt jedoch für die Nachtzeit oder bei herrschendem starken Nebel oder Schneefall untersagt.

Das Wiederöffnen der geschlossenen Schranken hat stets erst dann zu geschehen, wenn der Wärter sich überzeugt hat, daß der Zug die Ueberfahrt vollständig passirt hat. Die im Rangirgebiet liegenden Schranken sind erst nach Beendigung des Manövers wieder zu öffnen.

Jeder Wechselwärter erhält eine Abschrift gegenwärtiger Weisung mit dem Auftrage, solche an einem auch dem Ablöser zugängigen Orte in der Unterstandshütte aufzubewahren. Desgleichen wird den übrigen Stationsbediensteten diese Weisung in Abschrift behändigt. Die Beamten werden angewiesen, die genaueste Einhaltung der voraufgeführten Anordnung strengstens zu überwachen.

Der Abfertigungsbeamte hat häufige Kontrole bezüglich des rechtzeitigen Schließens der Schranken, insbesondere aber jener an der Ueberfahrt bei Wechselwärter-Posten II zu üben, da diese Ueberfahrt stark frequentirt wird und im Rangirgebiete liegt.

Bei Tage ist die Controle vom Perron aus möglich, bei Nachtzeit hat der Beamte so oft als thunlich an Ort und Stelle Controle vorzunehmen bzw. durch telephonische Anfrage sich von der Anwesenheit der Wärter zu überzeugen. Auf die §§ 96 und 102d der Fahrdienst-Instruktion wird besonders aufmerksam gemacht.

### Ein- und Ausfahrt der Züge und Rangirmanöver.

Wenn schon die Lage des hiesigen Bahnhofes erheischt, daß alle Rangirarbeiten, insbesondere aber jene Manöver, welche ein Verschieben von Wagen über die Einfahrtswechsel hinaus nothwendig machen, mit der größten Vorsicht geleitet werden, so bedingt auch die beschränkte Geleiseanlage, welche durch die Einmündung der Auenheimer Bahn noch fühlbarer wird, besondere Aufmerksamkeit und es erscheint bei diesen Sonderverhältnissen nothwendig, daß die Ein- und Ausfahrt der Züge, wie insbesondere auch die Abwicklung der Rangirarbeiten nach einem bestimmten und mit der größten Strenge durchzuführenden Programme erfolgt.

Die diesbezüglich für die Abfertigungsbeamten maßgebenden Gesichtspunkte sind ungefähr folgende:

Die Auenheimer Züge haben jeweils bis zum Bahnhofsgebäude vorzufahren und hier anzuhalten. Ist der Dölsdorfer Zug noch nicht angekommen, oder fährt derselbe nicht gerade ein, so sind

unmittelbar nach der Ankunft des Auenheimer Zuges die Personenwagen abzukuppeln, worauf dann sogleich mit der Maschine und jenen Wagen, welche zunächst hier verbleiben oder auf den Anschlußzug übergehen, soweit vorzufahren ist, daß der Personen-Perron frei wird. Ein weiteres Vorfahren als nothwendig hat zu unterbleiben.

Wenn hingegen bei Ankunft des Auenheimer Zuges der Dölsdorfer Zug bereits eingefahren ist oder eben einfährt, so ist mit dem Vorfahren des Auenheimer Zugtheiles so lange zu warten, bis die Situation übersehen werden kann und eine Gefährdung der mit dem Dölsdorfer Zuge ankommenden bezw. in diesen einsteigenden Passagiere nicht mehr zu befürchten steht. Beim Vorfahren des Auenheimer Zugteiles ist die Maschine von je einem Bediensteten auf dem Haupt- und Mittelperron zu begleiten. Diese haben für Freihaltung der Fahrstraße Sorge zu tragen.

Das Vorfahren selbst hot langsam und mit der größten Vorsicht zu geschehen. Bei dem Durchgang von Salonwagen und besetzten Personenwagen ist darauf zu achten, daß diese nie abgestoßen, sondern jederzeit mit der Maschine verbunden bleiben und und übergefahren werden.

**Die Rangirarbeiten sind von dem jeweils diensthabenden Abfertigungsbeamten persönlich zu überwachen.**

## Praktischer Fall.

Es ist in der Station Wahl um $1^{28}$ Nachmittags Güterzug 2081 von Oberhausen, um $1^{30}$ der Lokalbahnzug 3016 von Auenheim, um $1^{33}$ der Personenzug 956 von Reigersheim zu erwarten.

Güterzug 2081 bringt unmittelbar hinter dem Dienstwagen 2 Wagen für Wahl, dann 2 für Auenheim und hat 5 Wagen in Wahl mitzunehmen, die im Hinterstellungsgeleise bereit stehen. Der Lokalbahnzug 3016 bringt einen Eilgutwagen für Zug 956 und einen Viehwagen nach Dölsdorf, beide am Schlusse und zwar ersteren an fünfter, letzteren an vierter Stelle im Zuge hinter dem Dienstwagen und den beiden Personenwagen.

Zug 956 hat einen fahrplanmäßigen Aufenthalt von 4, Zug 2081 von 20 Minuten. Der Lokalbahnzug 3017 geht fahrplanmäßig um $1^{45}$ nach Auenheim zurück.

Welche Rangirbewegungen sind vorzunehmen und wie haben dieselben zu erfolgen, damit möglichst wenig Zeit verloren geht?

Zug 956 fährt nach Fahrplan auf dem I., Zug 2081 auf dem II., Zug 3016 auf dem Lokalbahngeleise ein.

Nachdem bei Ankunft des Güterzuges 2081 in Wahl das Einfahrtssperrsignal für den Zug 956 schon auf „Einfahrt frei“ *gezogen ist,* darf der Güterzug in der Richtung gegen Wechsel 10

nicht mehr rangiren, sondern es muß zunächst die Einfahrt des Zuges 956 abgewartet werden.

Gleich nach Zug 2081 fährt der Lokalbahnzug 3016 in Wahl ein. Derselbe hält mit den Personenwagen am Perron, fährt aber nach erfolgtem Aussteigen der Passagiere und Ausladen des Gepäcks ꝛc. langsam gegen Weiche 11 bis zum Kreuzungspflock vor, um nach Einfahrt des Zuges 956 sofort den für diesen Zug bestimmten Eilgutwagen überrangiren zu können.

Sofort nach Einfahrt des Zuges 956 fährt der Lokalbahnzug über die Weiche 11 vor und läßt von da den Eilgutwagen, der eine Bremse hat, welche von einem Stationsbediensteten bedient wird, auf den Zug 956 ablaufen. Der Eilgutwagen wird mit Zug 956 verkuppelt und dieser abgelassen, nachdem der Abfertigungsbeamte sich vorher vergewisserte, ob das Schlußsignal umgesteckt wurde.

Der Lokalbahnzug fährt inzwischen den Viehwagen in das Hinterstellungsgeleise auf die vom Güterzug mitzunehmenden Wagen, sodann stößt die Lokalbahnzugsmaschine die Personenwagen nebst Dienstwagen auf das Lokalbahngeleise und fährt selbst durch das I. Geleise über Weichen 2, 1 und 3 auf den Lokalzug.

Nun fährt die Güterzugsmaschine mit dem Dienstwagen und den ersten vier Wagen über die Weichen 10 und 11 vor und läßt zunächst die beiden nach Auenheim bestimmten Güterwagen auf den Lokalzug ablaufen. Hierauf werden die beiden für Wahl bestimmten Wagen in das Ladegeleise gefahren Sodann fährt die Güterzugsmaschine mit dem Dienstwagen in das Hinterstellgeleise auf die mitzunehmenden fünf Wagen und den Viehwagen und fährt mit diesen sechs Wagen auf den Zug.

Der Güterzug ist dann abfahrtsbereit und kann fahrplanmäßig abgehen. Der inzwischen fertiggestellte Lokalbahnzug fährt ebenfalls fahrplanmäßig ab.

### Bahnhofscontrole.

Auf die vorschriftsmäßige Sicherung der im Bahnhof hinterstellten Wagen ist ganz besonderes Augenmerk zu richten. Werden Wagen von einem Zuge abgestellt, so hat sich der diensthabende Beamte jederzeit persönlich von deren vorschriftsmäßigen Hinterstellung und Sicherung gegen Entlaufen zu überzeugen. Auch unter Tags ist sich öfter zu überzeugen, ob die hinterstellten Wagen unterlegt sind und ob alle Dienstverrichtungen ordnungsgemäß geschehen.

Nach Abgang der Abendzüge hat der jourhabende Beamte die im Bahnhofe hinterstellten Wagen in Bezug auf zweckmäßige und die Sicherheit des Betriebes nicht gefährdende Unterbringung zu

untersuchen und hiebei sein Augenmerk insbesondere auch darauf zu richten, daß die Wagen gegen Entlaufen hinreichend gesichert sind.

Mit dieser Controle hat die Prüfung des Verschlusses der hinterstellten, beladenen gedeckten Wagen, welche rücksichtlich ihres Inhaltes allenfalls einer Beraubung ausgesetzt sind, Hand in Hand zu gehen. Diese Wagen sind mit dem Wagenschlüssel zu sperren und außerdem noch mit Vorhängschlössern zu versichern. Zu jedem Vorhängschlosse werden 2 Schlüssel abgegeben. Ein Schlüssel ist jedesmal vom Stationsvorstande zur Benützung abzugeben, über Nacht in amtliche Verwahrung zu nehmen und der zweite als Reserve bei Verlust des ersteren versiegelt vom Stationsvorstande zu verwahren. Vorhängschlösser und Schlüssel hiezu sind zu inventarisiren. (Generaldirektionsentschließung Nr. 32905 v. 30 V. 77.) Der Wechsel zum Privatgeleise Stumpf ist bei dieser Controle gleichfalls auf seinen richtigen Verschluß zu prüfen und außerdem sich zu überzeugen, daß der zugehörige Schlüssel vorschriftsgemäß im Bureau untergebracht ist.

Anschließend hieran ist zu untersuchen, ob die verschiedenen Diensträume: Güterhalle, Papierzimmer, Waaghäuschen, Wartesäle, Königssalon, Petroleumkammer und Kohlenmagazin (Reihenfolge des Rundganges) verschlossen sind.

Die Schlüssel zu sämmtlichen Dienstlokalen müssen über Nacht im Bureau aufbewahrt werden.

Für die richtige Ablieferung und Aufbewahrung bleibt der diensthabende Beamte verantwortlich. Nur die Schlüssel zum Kassenlokale, welches zugleich den Fahrkartenschalter enthält, sowie jener zur Doppelthüre vom Perron in's Gepäcklokal und von hier in's Bureau sind vom Nachtdienst habenden Beamten selbst aufzubewahren; den Schlussel zu der vom Hauptperron in's Bureau führenden Doppelthüre erhält der jeweils den Abenddienst versehende Bedienstete. Sämmtliche Schlüsselduplikate, ausnahmlich der zur Kassa, welche sich beim k. Oberbahnamte befinden, werden in der Dienstwohnung des Stationsvorstandes aufbewahrt; im Bedarfsfalle sind sie vom Stationsvorstande zu verlangen.

Ist der Stationsvorstand abwesend, so sind die Schlüsselduplikate dem Verweser zugänglich zu machen.

Bei den Tagescontrolen ist insbesondere auch auf die Reinhaltung der Station und auf die Sicherheit des Personals und des Publikums zu achten. Während der kalten Jahreszeit ist nicht außer Acht zu lassen, daß in allen Fällen, in welchen der Perron vom Schnee gereinigt und das unter der Schneedecke befindliche Eis hiedurch blosgelegt wird, oder wenn bei eintretendem Temperaturwechsel das im Laufe des Tages angesammelte Wasser in den Morgenstunden gefriert, sogleich durch ausgiebiges Aufstreuen

mit Sand die vorhandene Glätte beseitigt wird, um so ein Ausgleiten von Personen und dadurch allenfalls entstehende Unglücksfälle zu vermeiden.

Auf die Reinhaltung und den ordnungsmäßigen Zustand der Oefen in den Wart- und Dienstlokalen ist besonderes Augenmerk zu richten. Ofenrohre müssen stets so zusammengefügt sein, daß die Entweichung von Verbrennungsgasen vermieden bleibt; ganz besonders ist hierauf bei den Rist'schen Füllöfen zu sehen. Mit Beendigung der Heizperiode sollen die Eisentheile der Oefen, soweit sie nicht überhaupt größerer Reparaturen bedürfen, geschwärzt und gewichst werden. Der Instandhaltung der Wartsaalmöbel und deren Reinhaltung durch das hiemit betraute Personal ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken; ebenso ist darauf zu achten, daß diese Möbel ordnungsmäßig aufgestellt werden. Auch soll das Anheften der Plakate und der Fahrpläne nach einem gewissen, den Raumverhältnissen angepaßten System erfolgen, damit auch hier dem Schönheitssinn Rechnung getragen werden kann. (Die Fahrpläne fremder Verwaltungen sind thunlichst in geographischer Reihenfolge nebeneinander zu hängen.)

Diese Punkte sind auch insofern von Bedeutung, als das reisende Publikum aus dem Zustande der Stationseinrichtungen Schlüsse auf die übrige Dienstführung zieht.

Gelegentlich der öfters vorzunehmenden Besichtigung der verschiedenen Diensträume ist ganz besonders auch darauf zu sehen, daß von den Inhabern von Wohnungen in bahnärarialischen Gebäuden die bezügliche Hausordnung eingehalten wird.

Außerdem wurde im Vollzuge der Entschließung des kgl. Staatsministeriums des königl. Hauses und des Aeußern vom 13. August 1893 Nr. 3021 mit G. D. E. Nr. 89072 vom 20. September 1893 angeordnet, daß die Fußböden von Wartsälen und überdachten Perrons thunlichst häufig, und dort, wo starker Besuch stattfindet, täglich naß aufzuwischen, ferner daß von Zeit zu Zeit auch die Wände bis zur Kopfhöhe abzuwaschen sind, soweit deren Beschaffenheit (Oelanstrich) solches gestattet. Sodann sind in den Wartsälen und, wo es angeht, auf Treppen Spucknäpfe in ausreichender Zahl und geeigneter Form aufzustellen.

### Entlaufen von Wagen.

Sollte es vorkommen, daß trotz der aufgewendeten Sorgfalt ein Wagen zum Entlaufen käme, so wäre es Aufgabe des anwesenden Abfertigungsbeamten, eine hiedurch drohende Gefahr durch zweckentsprechendes Vorgehen und Beobachtung der gebotenen Vorsichtsmaßregeln nach Thunlichkeit abzuwenden.

Zur Beurtheilung der Frage, was in einem solchen Falle zu geschehen habe, ist vor Allem die genaueste Kenntniß der Anschlußstrecken, sowie des Fahrplanes nothwendig; der Anschlußstrecken insoferne, als darnach beurtheilt werden kann, wie weit das Fahrzeug laufen wird, bis es zum Stillstand gelangt, und des Fahrplanes, als der Zugsverkehr für die zu treffenden Maßnahmen mitbestimmend ist.

Wie schon eingangs bemerkt, liegen die Anschlußstrecken an die hiesige Stationsanlage nach beiden Richtungen im Gefälle, und zwar sind die Neigungsverhältnisse derart, daß ein entlaufener Wagen bei normalen Witterungsverhältnissen bis Dölsdorf (bezw. Holzhausen) rollen würde. Wenn nun beispielsweise früh V$^{50}$ Min. ein Wagen, welcher für den Personenzug 952 bereit gestellt wird, loskäme, so wäre in erster Linie zu trachten, den um 6$^{05}$ Min. in Dölsdorf abgehenden Personenzug 952 dort zurückzuhalten, bezw. gegen einen Aufstoß durch das entlaufene Fahrzeug zu sichern.

Es wäre deshalb, unter gleichzeitiger Abgabe des Gefahrsignales nach Reigersheim, Dölsdorf von dem Vorfalle ungesäumt zu verständigen.

Gleiche telegraphische Mittheilung hat nach Reigersheim zu erfolgen. Sollte Dölsdorf nicht hören, so wäre Reigersheim zur sofortigen Abgabe des Gefahrsignales in der Richtung Dölsdorf zu veranlassen. Wenn der Wagen später entlaufen würde, so daß Personenzug 952 in Dölsdorf schon ab wäre, so wäre gleichfalls das Gefahrsignal zu geben und Reigersheim raschest von der drohenden Gefahr in Kenntniß zu setzen. Reigersheim hätte dann unbedingt die Verpflichtung, den Wagen auf ein Seitengeleise einzulassen und alles aufzubieten, um den Wagen zum Stillstand zu bringen. Sollte es vorkommen, daß besetzte Personenwagen entlaufen, so wäre selbstredend bei den Hemmversuchen darauf zu sehen, daß durch diese die Insassen nicht direkt gefährdet werden. Unter allen Umständen hätte Reigersheim im gedachten Falle das Gefahrsignal gegen Dölsdorf weiter zu geben. Kann Reigersheim auf dem Apparat nicht erreicht werden, so wäre Dölsdorf zur Abgabe des Gefahrsignales in Richtung Reigersheim zu veranlassen.

Sollte sich Zug 952 zur Zeit des Entlaufens eines Wagens zwischen Reigersheim und Wahl befinden, so ist das Gefahrsignal in Richtung Reigersheim zu geben. Entläuft ein Wagen zu einer Zeit, da kein Zug fällig ist, also die Strecke zwischen Wahl und Dölsdorf frei ist, so ist ebenfalls Gefahrsignal zu geben; außerdem sind die Stationen Reigersheim und Dölsdorf telegraphisch zu verständigen.

Sollte in einem solchen Falle Reigersheim nicht gleich hören, so wäre Dölsdorf zur Abgabe des Gefahrsignales in Richtung

Reigersheim zu veranlassen, da dann angenommen werden muß, daß der Wagen in Reigersheim nicht mehr zum Stillstand gebracht werden kann.

Anders sind die Verhältnisse gelagert, wenn ein losgewordenes Fahrzeug einem vorausfahrenden Zuge, z. B. dem Zuge 951, solange derselbe sich noch auf der Strecke Wahl—Reigersheim befindet, nachlaufen sollte. Hier dürfte das Gefahrsignal nicht gegeben werden, da sonst die Bahnwärter zum Stellen des im Gefälle fahrenden Zuges aufgefordert werden und somit die Gefahr eines Auffstoßes durch die nachlaufenden Wagen erhöht würde. Es wäre jedoch ungesäumt telegraphische Mittheilung nach Reigersheim zu machen, damit dort das zur Sicherung des Zuges Nöthige veranlaßt werden kann.

Sollte hingegen der Zug in Reigersheim schon eingetroffen oder nach Dölsdorf abgegangen sein, Reigersheim aber nicht gleich hören, so wäre das Gefahrsignal zu geben, um auf diese Weise die Aufmerksamkeit des um diese Zeit jedenfalls im Bahnhofe anwesenden Beamten zu erwecken. Unter allen Umständen ist auch die Station Dölsdorf rascheſt in Kenntniß zu setzen.

Die hier angeführten Beispiele sind für die anderen Züge, wie auch für die Fahrtrichtung Holzhausen gleichmäßig anwendbar und wären vorkommenden Falles ebenmäßig zu beachten. Wenn ein Fahrzeug gegen Auenheim entlaufen sollte, so wäre sogleich telephonische Mittheilung dahin zu machen, nachdem auf der Lokalbahnstrecke weder Läutwerke angebracht, noch Bahnwärter aufgestellt sind.

Das Entlaufen von Wagen von Nachbarstationen hieher ist rücksichtlich der Steigungsverhältnisse ausgeschlossen.

In Ergänzung der voraufgeführten Beispiele sei hier noch angeführt, welche besonderen Vorkommnisse die Abgabe des **Gefahrsignales** nothwendig machen könnten.

### Gefahrsignal.

Zu jenen Vorkommnissen, welche zur Abgabe des Gefahrsignals Anlaß geben können, dürften ungefähr folgende zu zählen sein:

1. Das Ueberfahren einer Kreuzungsstation durch einen Zug.
2. Wenn an einem ausfahrenden oder einem eine Station ohne Anhalten passirenden Zuge ein Bandagenbruch, ein Wagenbrand oder andere die Fahrsicherheit gefährdende Vorfälle, wie das Herabhängen von Wagenbestandtheilen oder aufgeladenen Gegenständen (Holzstämme 2c.) bemerkt werden und der Zug mit den zunächst zur Verfügung stehenden Signal-Mitteln nicht mehr zum Stillstand gebracht werden kann.

3. Das Entlaufen von Wagen aus einer Station, wenn diese nicht einem unmittelbar vorausgegangenen Zug nachrollen. Im letzteren Falle wäre das Gefahrsignal nicht zu geben, weil sonst der Zug gestellt und hiedurch die Gefahr eines Aufstoßes nur erhöht würde.

Ein Beispiel mag dies näher veranschaulichen

Angenommen, die Strecke zwischen den Stationen A und B liegt von A nach B in einem Gefälle von 200|1, welches sich auf 4 km erstreckt, hierauf folgt eine Horizontale von 1 km Länge und dann eine 2 km lange Steigung vou 1|140. Der von A nach B fahrende Zug hat in A einen Wagen abgestellt, welcher nach Zugsabgang von den Stationsbediensteten auf ein Nebengeleise verschoben werden soll. Durch Unachtsamkeit der Bediensteten kommt der betreffende Wagen so stark ins Rollen, daß er von ihnen nicht mehr gehalten werden kann und dem Zuge nachläuft. Würde nun das Gefahrsignal gegeben, so müßte der Zug, welcher um diese Zeit vielleicht den halben Weg zwischen A und B zurückgelegt hat, von den Bahnwärtern gestellt werden und der Aufstoß wäre unvermeidlich. Wird hingegen das Gefahrsignal nicht gegeben, so setzt der Zug seine Fahrt fort und es ist höchst wahrscheinlich, daß derselbe schon die ansteigende Strecke angefahren hat, bevor ihn der Wagen erreicht, sowie daß der Wagen dann durch das natürliche Hinderniß, welches die Steigung bietet, in seinem Laufe gehemmt und so ein Aufstoß vermieden wird. Wenn aber auch der entlaufene Wagen den Zug noch einholen und auf denselben auflaufen sollte, so würde der Aufstoß höchstwahrscheinlich von keinen besonderen Folgen sein, da ja der Anprall dadurch, daß der Zug in gleicher Richtung und mit ziemlicher Geschwindigkeit sich bewegt, sehr abgeschwächt wird. Aus diesen Ausführungen dürfte zur Genüge zu ersehen sein, daß durch das Gefahrsignal im gedachten Falle die Situation nur verschlimmert werden könnte, weshalb von der Abgabe desselben abzusehen sein wird.

4. Wenn ein Zug aus einer Station abgelassen wird, bevor etwa auf der Strecke befindliche Fahrzeuge (Bahndienstwagen) in die betreffende Station zurückgebracht worden sind.

5. Wenn bei der Ausfahrt aus einer Knotenstation ein Zug auf eine falsche Strecke gerathen sollte.

6. Wenn ein Zug versehentlich auf das falsche Geleis einer Doppelbahnstrecke abgelenkt werden sollte, wie das beispielsweise vorkommen könnte, wenn ein von Holzkirchen nach München fahrender Zug in Großhesselohe beim Uebergang von der eingeleisigen Bahn auf die Doppelbahn durch falsche Wechselstellung in das linksseitige Doppelbahngeleise eingelassen werden sollte und der Zug in der Station nicht mehr angehalten werden könnte.

7. Wenn in einer Station bekannt werden sollte, daß auf der Strecke ein die Fahrsicherheit gefährdendes Hinderniß vorhanden und von der Nachbarstation ein Zug auf die gefährdete Strecke abgelassen worden ist, oder zur Abfahrt bereit steht.

Z. B.: Zwischen Wahl und Oberhausen befindet sich eine Niederung, welche Ueberschwemmungen sehr ausgesetzt ist und von einem Damm überschritten wird, welcher zwei Fluthbrücken enthält. Eine dieser Fluthbrücken wird bei einem Wolkenbruche weggerissen und durch die fragliche Niederung überschwemmenden Wassermassen jede Verbindung mit der anderen Seite zerstört. Von diesem Vorfall erhält der Beamte in Wahl durch einen Privatmann, der die Zerstörung der Brücke beobachtete, Kenntniß und zwar gerade zu der Zeit, zu welcher der Personenzug 957 die Station Oberhausen verlassen soll.

In diesem Falle muß der Abfertigungsbeamte in Wahl sofort das Gefahrsignal in der Richtung nach Oberhausen geben, damit der gefährdete Zug 957 entweder noch in Oberhausen zurückgehalten oder wenigstens durch den zwischen Oberhausen und der kritischen Stelle befindlichen Bahnwärter zum Halten gebracht wird. Die sofortige Anwendung des Gefahrsignales ist um so dringender geboten, als von keinem der zu beiden Seiten der kritischen Stelle postirten Bahnwärter das Hilfszeichen „Bahn unterbrochen“ eintraf, also angenommen werden muß, daß dieselben von der gefahrdrohenden Unterbrechung der Strecke keine Kenntniß haben.

Eine vorherige telegraphische Anfrage in Oberhausen, ob Zug 957 noch dort sei, hätte der Beamte in Wahl in Hinblick auf die Dringlichkeit der bestehenden Gefahr zu vermeiden, da das Gefahrsignal den eventuell beabsichtigten Zweck der Anfrage, nämlich den Zug in Oberhausen zurückzuhalten, ebenfalls und sicher erreicht.

8. Das Gefahrsignal kann unter Umständen auch als Ruf- oder als Wecksignal angewendet werden. Angenommen, die Station B hat der Station A mitzutheilen, daß ein in A zur Abfahrt bereitstehender Zug aus irgend einem wichtigen und dringenden Anlasse vorerst nicht abgelassen werden darf; die Station A kann auf dem Apparate nicht erreicht werden und zwar hört der Beamte wahrscheinlich deßhalb nicht, weil er sich bereits zur Abfertigung des Zuges auf den Perron begeben hat. In einem solchen Falle könnte das Gefahrsignal gegeben werden, um auf diese Weise die Aufmerksamkeit des Abfertigungsbeamten zu erregen und die Zurückhaltung des Zuges in A zu sichern.

9. Die Frage, ob das Gefahrsignal zu geben sei, wenn ein Zug abgelassen wird, bevor ein vorausgegangener Zug die nächste Station erreicht hat, wird nur bedingt zu bejahen, in den meisten Fällen aber zu verneinen sein.

Bei der Beurtheilung dieser Frage wird die Zeit, welche zwischen dem Abgang der beiden Züge liegt, sowie auch die herrschende Witterung (ob Ausblick frei oder beschränkt) in Betracht zu ziehen sein.

Liegt zwischen dem Abgang der beiden Züge ein größerer Zwischenraum, so wird angenommen werden können, daß der erste Zug noch so frühzeitig in der nächsten Station eintrifft, daß er durch den nachfolgenden nicht mehr gefährdet werden kann. Aber selbst wenn der erste Zug aus irgend einem Grunde auf der Strecke liegen bleiben sollte, so würde dadurch immer noch keine unmittelbare Gefährdung herbeigeführt werden, weil ja in diesem Falle das Zugspersonal verpflichtet ist, den liegen gebliebenen Zug durch die Haltezeichen zu decken, ganz abgesehen davon, daß auch die Bahnwärter den zweiten Zug stellen müßten, nachdem ihnen bei der raschen Zugsfolge klar sein muß, daß der vorausgegangene Zug die nächste Station noch nicht erreicht haben kann. Im gedachten Falle wird also von der Abgabe des Gefahrsignals abzusehen sein, und dies um so mehr, als durch dasselbe die bestehende Gefahr noch erhöht werden könnte. Gesetzt nämlich, es befinden sich zwischen A und B drei Bahnwärter, so könnte es vorkommen, daß beispielsweise der Bahnwärter auf Posten 2 den ersten Zug in Folge Eintreffens des Gefahrsignals stellt; der zweite Zug könnte jedoch um diese Zeit den ersten Bahnwärter bereits passirt haben und somit von diesem nicht mehr gestellt werden, wodurch die Gefahr eines Aufstoßes auf den ersten Zug erhöht würde. Dagegen müßte jedoch das Gefahrsignal unbedingt in Fällen, wie im Folgenden gegeben werden: Ein von A nach B fahrender Güterzug muß auf Station vor dem Einfahrtssignal stehen bleiben, weil kurz vor seiner Ankunft eine Rangirmaschine entgleist ist und die Einfahrt versperrt. Der Güterzug reicht über das Sperrsignal hinaus, kann also durch dieses Signal nicht gedeckt werden. Die Anrufe der Station B auf dem Apparate werden von der Station A nicht gehört und der fällige Schnellzug von A nach B abgeläutet, ohne daß die Bahnfreimeldung erholt wurde. In diesem Falle müßte nun die Station B ungesäumt das Gefahrsignal nach A geben, um hiedurch die Zurückhaltung des Schnellzuges in A oder doch das Stellen desselben seitens der Bahnwärter zu sichern.

### Verhalten des Bahnbewachungs- und Zugpersonals beim Eintreffen des Gefahrsignals.

Nach Ziffer 21 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung haben die Wärter beim Ertönen des Gefahrsignals jeden Zug anzuhalten und das Zugspersonal von der erfolgten Abgabe des Gefahrsignals zu verständigen. Der Zugführer — bei einzeln fahrenden Lokomotiven der Lokomotivführer — hat hierauf je nach

den Umständen zu bestimmen, ob der Zug stehen bleiben oder weiterfahren soll. Im letzteren Falle darf nur ganz langsam und unter gespanntester Aufmerksamkeit des Zugpersonals weitergefahren werden.

Nachdem es nach dieser Bestimmung dem Ermessen des Zugführers und bezw. jenem des Lokomotivführers anheimgestellt ist, ob der Zug weiter fahren soll oder nicht, so müssen sich diese Bedienstete auch darüber klar sein, welche Ursachen der Abgabe des Gefahrsignales zu Grunde liegen können, um hienach ihr Verhalten einzurichten.

Es werden sich deßhalb auch die Zugführer und Lokomotivführer mit den Eingangs erörterten Fragen zu beschäftigen haben, damit sie der Ernstfall nicht unvorbereitet findet.

Wenn ein Zug auf freier Strecke wegen Eintreffens des Gefahrsignals gestellt wurde, so ist wohl die unmittelbarste und größte Gefahr für denselben darin zu erblicken, wenn dem Zuge Wagen nach- oder entgegenlaufen, wenn von einem Gegenzuge die Kreuzungsstation überfahren worden ist oder wenn ein Zug vorzeitig nachgelassen wurde.

Während nun Züge durch die Haltezeichen zum Stillstand gebracht werden und so unschädlich gemacht werden können, ist dies bei Fahrzeugen, welche weder durch eine Lokomotive noch durch Menschenhand bewegt werden, nicht der Fall, so daß also wohl entlaufene Fahrzeuge einen auf der offenen Strecke zum Stillstand gebrachten Zug am meisten gefährden. Demgemäß wird auch ein Zugführer darauf bedacht sein müssen, seinen Zug gegen diese Gefahr in erster Linie zu schützen. Steht nun beispielsweise der gestellte Zug in der Steigung, so sind entlaufene Wagen nur von vorne zu befürchten und es könnte durch Vorschieben der Maschine der Zug gegen einen etwaigen Aufstoß geschützt werden, indem beim Herannahen von Wagen die Maschine sich rasch nach rückwärts in Bewegung setzt und so die Wagen auffängt.

Steht der Zug im Gefälle, so droht die Gefahr in erster Linie von rückwärts und es werden hienach die Vorsichtsmaßregeln einzurichten sein.

Wir haben ausgeführt, daß das Gefahrsignal nicht gegeben werden darf, wenn Wagen einem im Gefälle fahrenden Zuge nachrollen und wir hätten sonach eigentlich das Entlaufen von Wagen im gegebenen Falle nicht zu befürchten. Da es jedoch (namentlich in der Aufregung) vorkommen kann, daß im gedachten Falle das Gefahrsignal versehentlich doch gegeben wird, so müssen wir immerhin auch mit dieser Möglichkeit rechnen und uns zur eventuellen Abwehr einrichten. Sollten nun wirklich Wagen von rückwärts kommen, so wäre der Zug möglichst rasch nach vorwärts zu be-

wegen, um auf diese Weise den Aufstoß der Wagen nach Thunlichkeit abzuschwächen.

Es wird unter Umständen auch in Erwägung zu ziehen sein, ob die Insassen eines Personenzuges nicht zum Aussteigen zu veranlassen sind. Erste Aufgabe des Zugführers ist es ja immer, auf die Sicherheit der Passagire bedacht zu sein und sind diesfalls erforderliche Maßnahmen auch jederzeit unverzüglich zu treffen.

Selbstredend ist ein auf der freien Strecke zum Stillstand gebrachter Zug auch sofort nach beiden Richtungen hin durch Ausstecken der Haltezeichen und Auslegen der Knallkapseln (§ 690 der Fahrdienst-Instruktion) zu decken.

Wenn nun ein gestellter Zug ungefähr so lange zugewartet hat, als ein langsam fahrender Zug zur Zurücklegung des Weges von der vorgelegenen Station bis zum Standorte des Zuges brauchen würde, ohne daß sich entlaufene Wagen gezeigt haben oder ein Zug sich genähert hat, so muß die Ursache des ergangenen Gefahrsignals anderswo gesucht werden und es wird der Zugführer alsdann an die Fortbewegung des Zuges gehen müssen. Bevor jedoch der Zug in Bewegung gesetzt wird, muß er untersucht und genau nachgesehen werden, ob nicht ein Defekt am Zuge die Veranlassung des Gefahrsignales war Kann auch hier nichts gefunden werden, so wäre der Zug, wie bereits erwähnt, unter der gespanntesten Aufmerksamkeit und unter Beobachtung der größten Vorsicht vorwärts zu bewegen.

Wenn der Zug sich auf einer geraden Linie befindet und die Aussicht frei ist, so kann ja die Vorwärtsbewegung ohne Weiteres vor sich gehen. Anders verhält es sich hingegen, wenn der Zug in einer Kurve fährt oder wenn der Ausblick, insbesondere zur Nachtzeit oder auch bei starkem Nebel, Regen und Schneefall behindert ist. In diesem Falle müßte wohl ein Bediensteter mit dem Haltezeichen vorausgeschickt und der Zug langsam nachgeführt werden.

Jedenfalls ist es von großer Bedeutung für den Fahrdienst, daß das Zugspersonal sich rechtzeitig darüber klar wird, wie es sich bei vorkommenden Störungen zu verhalten hat und ist deßhalb die Einführung von Unterrichtskursen für das Zugspersonal als eine äußerst zweckmäßige Einrichtung auf das Freudigste zu begrüßen.

### Verhalten beim Eintreffen des Gefahrsignals von einer Nachbarstation.

Sollte das Gefahrsignal von einer Nachbarstation gegeben werden, so wäre der Perrontelegraph sogleich auf „Halt“ zu stellen und ein allenfalls zur Abfahrt bereitstehender Zug nicht mehr abzulassen. Gleichzeitig sind Züge, welche in der Station stehen,

durch entsprechende Wechselstellung gegen einen etwa drohenden Aufstoß zu sichern. Bei der betr. Nachbarstation ist dann sogleich anzufragen, aus welchem Anlasse das Gefahrsignal gegeben worden ist. — Ein eben in der Ausfahrt begriffener Zug wäre durch Zurückbringung des Ausfahrtssignales in die Haltstellung bezw. durch die sofort vom Stations- und Wechselwärterpersonal zu gebenden Haltzeichen zum Stillstand zu bringen und dann ungesäumt auf ein freies Geleise zurückzudirigiren. Erst dann, wenn von dieser Station telegraphische Mittheilung eingetroffen ist, daß das Hinderniß, welches die Abgabe des Gefahrsignals veranlaßt hat, beseitigt ist und der ungehinderten Fahrt des Zuges nichts mehr im Wege steht, darf ein Zug abgelassen werden.

### Sperrung einer Ueberfahrt durch ein Fuhrwerk.

Nach Abgang des Zuges 948 von Reigersheim und nachdem die Einfahrt für diesen Zug bereits freigegeben ist, meldet der Wechselwärter Nüßlein, daß ein Fuhrwerk auf der Ueberfahrt stehe und infolge eines Radbruches nicht mehr übergesetzt werden könne. In diesem Falle wäre die Einfahrt sofort zurückzunehmen, der Wechselwärter aber außerdem noch zu veranlassen, dem Zuge mit der rothen Fahne entgegenzugehen, damit dieser, wenn der Führer das Sperrsignal übersehen sollte, unter allen Umständen rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann. Sodann ist Anordnung zu treffen, daß das Fuhrwerk möglichst rasch beseitigt und die Fahrstraße frei wird.

Kann die Ueberfahrt vor Ankunft des Zuges nicht frei gemacht werden und muß der Zug deshalb anhalten, so ist der Vorfall auf dem Fahrberichte vorzumerken.

Ueber den Sachverhalt ist Protokoll aufzunehmen und mit Bericht dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

### Falsches Abläuten.

Bei Abfahrt des Zuges 950 in Reigersheim gibt diese Station das Signal 1 nach Wahl, statt nach Dölsdorf. Die Station Reigersheim wird sofort von dem vorgekommenen Irrthum verständigt und zur Abgabe des Signals 3 veranlaßt, wodurch das abgegebene Signal 1 als aufgehoben zu betrachten ist.

Zug 948 wird in Wahl irrthümlich nach Reigersheim statt nach Oberhausen abgeläutet. Gleich darauf trifft von Reigersheim Signal 1 für den abgegangenen Zug 951 ein.

Die beiden Signale sind durch das Ruhezeichen zurückzunehmen, worauf dann Zug 951 nochmals durch Signal 1 abzumelden ist.

### Fehlen des Schlußsignales.

Personenzug 948 kommt hier bei Dunkelheit ohne Schlußsignal an. Es ergibt sich, daß die Schlußlichter bei Abfahrt des Zuges in Reigersheim noch gebrannt haben, in Folge des herrschenden heftigen Windes aber auf der Fahrt hierher ausgelöscht sind. Das Zeichen „Schlußsignal fehlt" wurde von keinem Bahnwärter gegeben.

Die Laternen werden wieder angezündet und dem Wagenwärter wird aufgetragen, entsprechende Vorsicht obwalten zu lassen, um ein abermaliges Erlöschen thunlichst zu vermeiden.

Wird bei Durchfahrt des direkten Personenzuges 502 ($11^{10}$ Min. Nachts) das Fehlen der Schlußlichter bemerkt und der Zug kann mit den zu Gebote stehenden Signalmitteln nicht zum Stehen gebracht werden, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Die Station Oberhausen ist telegraphisch zu veranlassen, den Zug zu stellen und das Zugspersonal auf die Unregelmäßigkeit aufmerksam zu machen.

Resultat der Untersuchung, ob der Zug vollständig ist oder nicht, ist zu verlangen und bis zum Eintreffen dieser Antwort die Station Reigersheim, von welcher der Zug 504 zu erwarten ist, unter Angabe des Grundes aufzufordern, denselben nicht abzulassen.

Wenn das Zeichen „Schlußsignal fehlt" nicht eingetroffen ist, so ist ein Bote zur Begehung der Strecke und Verständigung der Bahnwärter abzusenden.

Kann — namentlich bei mondhellen Nächten — bestimmt erkannt werden, daß die Schlußlaternen bezw. die Schlußscheibe am letzten Wagen angebracht sind, so ist natürlich nur die Nachbarstation zum Stellen des Zuges behufs Anzünden der Lichter anzuweisen.

### Kreuzung von Zügen mit übernormaler Größe.

Auf dem ersten wie auch auf dem zweiten Geleise können innerhalb der bezüglichen Kreuzungspflöcke je 36 Wagen untergebracht werden.

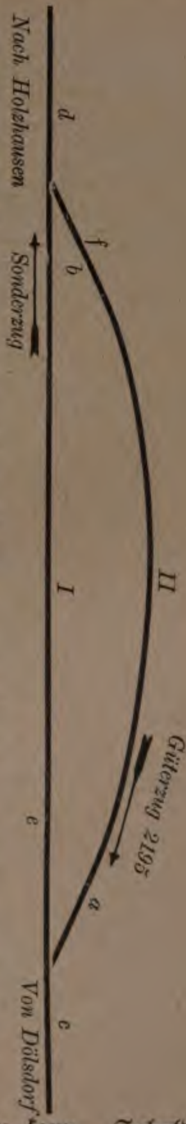
Es kann nun der Fall eintreten, daß bei Zugskreuzungen die Wagenzahl eines jeden der zu kreuzenden Züge die vorbemerkte Ziffer überschreitet, so daß ein Ausweichen nicht ohne Weiteres möglich ist.

Was hätte nun zur Ermöglichung der Kreuzung zu geschehen?

Angenommen, es wäre der vorbemerkte Fall bei einer vom Güterzug 2195 mit einem Personensonderzug von Dölsdorf hier zu bestehenden Kreuzung gegeben, so wäre dahin zu wirken, daß der Sonderzug, welcher das erste Geleise befährt, möglichst wenig aufgehalten wird, weßhalb demselben nur die nothwendigsten Manöver zugewiesen werden dürfen.

Die Kreuzung kann nun zweckentsprechend folgendermaßen stattfinden.

Die Maschine des Sonderzuges steht bei b, jene des Güterzuges 2195 bei a, die Wagen des Sonderzuges reichen über c, die des Güterzuges über d hinaus. Es fährt nun Sonderzug zurück und stellt so viele Wagen über c auf die freie Strecke, daß er innerhalb e—b geborgen werden kann. Hierauf verbindet sich Zug 2195 mit den vom Sonderzug abgestellten Wagen und fährt so weit vor, daß bei f/b die Ausfahrt für den Sonderzug frei wird. Ist dies geschehen, dann fährt Sonderzug so weit auf die freie Strecke hinaus, als nothwendig ist, um den Zug 2195 über f—d zurück auf das erste Geleise überleiten zu können. Die an der Maschine des Zuges 2195 befindlichen Personenwagen werden vor f auf dem zweiten Geleise abgestellt. Nach Uebersetzung des Güterzuges auf das erste Geleise kann dieser seine Fahrt gegen Dölsdorf fortsetzen. Sonderzug wird über d—f auf die abgetrennten Wagen zurück gefahren, mit denselben verbunden und ist dann ebenfalls abfahrtsbereit.




Die in den vom Sonderzuge behufs Durchführung des Manövers abzuhängenden Personenwagen befindlichen Reisenden haben vor Beginn des Manövers auszusteigen und können ihre Plätze erst nach Beendigung des Manövers wieder einnehmen. Die Kreuzung kann auch durch folgendes Manöver vollzogen werden:

Sonderzug fährt über c zurück und stellt so viele Wagen auf der freien Strecke ab, daß seine Bergung innerhalb der Kreuzungspfähle (e—b) möglich wird. (Selbstredend müssen die auf der Strecke abgestellten Wagen hinreichend gegen das Entlaufen gesichert werden.) Wenn dies geschehen ist, fährt Zug 2195 ebenfalls über c vor und zwar so weit, bis die Kreuzung bei f für den Sonderzug passirbar wird. Hierauf wird der Sonderzug über d auf die Strecke gebracht und zwar so weit, daß der Zug 2195, rückwärts fahrend, über f/d auf das erste Geleise übergesetzt werden kann. Sobald der Zug 2195 über d zurückgeschoben ist, wird angehalten und die Maschine abgekuppelt. Die abgekuppelte Maschine fährt dann

über d, b, e, c auf die abgestellten Personenwagen, verbindet sich mit diesen und bringt dieselben über c und a auf dem zweiten Geleise bis zu f, wo dieselben abgestellt werden. Die Maschine fährt dann auf ihren Zug zurück, nach dessen Vor- bezw. Weiterfahrt die Zurückfahrt und Wiedervereinigung des getrennten Sonderzuges erfolgen kann.

Die vorbeschriebenen Manöver wären jedoch nur dann auszuführen, wenn keine andere Möglichkeit zur Durchführung der Kreuzung übrig bliebe.

Ist das Lokalbahngeleise frei und die Auenheimer Maschine hier, so könnten von dieser die nöthige Anzahl von Wagen vom Güterzug weggeholt werden, so daß der Sonderzug gar nicht zu manövriren hätte.

Ist ein Ladegeleise frei, so kann die nothwendige Zahl von Wagen vom Güterzuge auf dieses Geleise verbracht werden.

In diesem Falle wird Personen-Sonderzug vor dem Einfahrtswechsel gestellt.

Der Güterzug fährt so weit vor, daß die Ausfahrt gegen Oberhausen—Holzhausen frei wird, worauf vom Güterzug die überschießenden Wagen abgekuppelt und in einem Ladegeleise geborgen werden. Hierdurch wird das zweite Geleise für den Sonderzug frei und es kann dieser dann ohne Manöver seine Fahrt fortsetzen.

### Maschinendefekte.

Güterzug 2195 hat mit Personenzug 96 in Wahl Kreuzung zu bestehen.

Die Maschine des Zuges 96 wird ½ km außerhalb der Station Wahl defekt; Führer Antretter erklärt den Zug nicht mehr vorwärts bewegen zu können. Ein Zugsbediensteter meldet den Vorfall in der Expedition.

Der Stationsvorstand wird sogleich Anordnung treffen, daß der auf der Strecke stehende Zug durch die Maschine des Güterzuges 2195 in die Station verbracht wird. Sollte der Güterzug noch nicht eingetroffen sein, so kann zur Vermeidung weiteren Zeitverlustes die Hereinholung des Zuges durch die Auenheimer Maschine erfolgen. Die hinausfahrende Maschine ist vom Stationsvorstand bezw. von einem Expeditionsbeamten zu begleiten. Die Aufsichtsstation ist einstweilen von dem Vorfalle in Kenntniß zu setzen; gleichzeitig ist anzufragen, ob eventuell die Güterzugsmaschine den Personenzug nach Holzhausen verbringen soll. Zeigt sich nach Ankunft des Zuges, daß die Maschine auch im Gefälle gegen Holzhausen den Zug nicht mehr fortbewegen kann, so ist die Aufsichtsstation sogleich zu verständigen. Sollte *durch irgend* einen Umstand (Störung der Telegraphenleitung

oder nicht rechtzeitiges Hören der Station Holzhausen) eine Dispositionserholung der Aufsichtsstation nicht rechtzeitig möglich sein, so ist selbständig vorzugehen.

Hat Güterzug 2195, was nicht selten der Fall ist, zwei Maschinen, so ist die Vorspannmaschine zur Beförderung des Personenzuges 96 zu verwenden und der Güterzug 2195 mit einer Maschine abzulassen. Können die Wagen des Güterzuges 2195 mit einer Maschine nicht fortbewegt werden, so ist eine entsprechende Anzahl in Wahl abzustellen. Hat Zug 2195 nur eine Maschine, so ist diese ebenfalls zur Fortbringung des Zuges 96 zu verwenden, gleichzeitig aber von Holzhausen für Zug 2195 eine Hilfsmaschine zu verlangen.

### Falsche Signalisirung.

Schnellzug 20 hat von Dölsdorf bis Wahl einen nachfolgenden ausnahmsweise, verkehrenden Ergänzungszug zu signalisiren.

In Wahl nimmt Schnellzug 20 das Signal 19 nicht ab, sondern behält dasselbe irrthümlich bis Holzhausen bei. Zug 20 hat in Holzhausen mit Zug 21 und dieser mit dem von Dölsdorf kommenden Ergänzungsgüterzuge in Wahl Kreuzung zu bestehen.

Nachdem Zug 20 in Strecke Wahl—Holzhausen einen nachfolgenden Sonderzug signalisirt hat, so dürfen die Bahnwärter zunächst in entgegengesetzter Richtung keinen Zug passiren lassen, der seine Fahrberechtigung nicht durch Signal 17c ausgewiesen hat. Um nun zu verhüten, daß Zug 21 auf der Strecke gestellt wird, sind die Bahnwärter ehethunlichst von der vorgekommenen falschen Signalisirung zu verständigen, was am vortheilhaftesten dadurch geschieht, daß der angekündigte Sonderzug in Gemäßheit der Ausführungsbestimmungen Nr. 20 zur Signalordnung durch das Signal 3 (Ruhesignal) zurückgenommen wird. Bei Bekanntgabe des Ausfallens eines Zuges an die Wärter durch Signal 3 ist ein Fahrberechtigungsausweis durch Signal 17c bei den folgenden nach bekannter Fahrordnung verkehrenden Zügen unnöthig.

### Signal „Bahn unterbrochen".

Die Züge 92 und 91 haben in Wahl fahrplanmäßig zu kreuzen. Von einem Bahnwärter der Strecke Reigersheim—Wahl trifft nun, nachdem Gegenzug 92 schon 10 Minuten abgeläutet und noch auf dieser Strecke ist, das Signal „Bahn unterbrochen" ein.

In diesem Falle hat der Diensthabende in Wahl, wenn er dieses Zeichen richtig erhalten hat (wobei vorausgesetzt wird, daß das Verstandenzeichen nicht bereits von der Station Reigersheim gegeben wird, welche als der Maschinenstation zunächst gelegen in erster Linie die Verpflichtung hiezu hätte), durch viermaliges Abläuten das Verstandenzeichen zu geben.

Sodann ist, wenn von der Läutebude weitere Zeichen nicht eintreffen, die Station Reigersheim auf dem Frischenapparate zu befragen, ob die Zeichen auch dort richtig ankamen, wenn nicht, ist dieselbe hievon in Kenntniß zu setzen und sich über die weiters nöthigen Anordnungen mit dieser Station zu verständigen. Die zu ergreifenden Maßnahmen hängen nun allerdings sehr von der Ursache ab, aus welcher das Signal gegeben wurde, und diese kann sehr verschieden sein.

Zur Abgabe des Signals „Bahn unterbrochen" können beispielsweise folgende Vorkommnisse Anlaß geben:

1. Schienenbrüche, welche vor Eintreffen eines Zuges nicht behoben werden können;
2. Dammrutschungen, Felsstürze, Brückeneinstürze, Waldbrände 2c.;
3. Ueberschwemmungen des Bahnkörpers;
3. das Vorhandensein undurchdringlicher Schneewehen und Lawinen;
5. Sperrung der Bahn durch umgestürzte Bäume, umgefallene und schwer zu beseitigende Fuhrwerke, wenn dieselben voraussichtlich weder bis zum Eintreffen des nächsten Zuges, noch auch nach Eintreffen desselben durch dessen Fahrpersonal beseitigt werden können.
6. beim Passiren eines Zuges auf dem unrichtigen Geleise einer Doppelbahn, sofern derselbe nicht das Signal 17b trägt;
7. beim Entlaufen von Wagen u. s. w.*

* Wenn ein Bahnwärter an einem vorüberfahrenden Zuge etwas Ordnungswidriges bemerkt, was den Zug oder die Bahnanlagen gefährden könnte, so ist er gemäß Ziffer 31 b der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung verpflichtet, dem Zuge das Haltesignal zu geben. Nun kann es aber vorkommen, daß die Haltezeichen des Bahnwärters vom Zugspersonale nicht gesehen werden, so daß dieses Personal zunächst wohl nicht auf die drohende Gefahr aufmerksam werden wird, zumal es ja fraglich erscheint, ob die betreffende Unregelmäßigkeit von den nachfolgenden Wärtern oder von den nächsten Stationen bemerkt und der Zug rechtzeitig gestellt wird. Die Nichtbeachtung einer solchen Unregelmäßigkeit seitens einer Station wird namentlich dann zu befürchten sein, wenn der betreffende Zug die Station ohne Anhalten passirt. Wollte nun ein Bahnwärter die besondere Aufmerksamkeit der nächsten Station auf einen in der beregten Weise gefährdeten Zug lenken, so bliebe ihm wohl kein anderes Mittel übrig, als auf der Frischenleitung das Zeichen „Schlußsignal fehlt" zu geben. Auf Grund dieses Zeichens müßte der Zug von der Station gestellt werden und es ist anzunehmen, daß bei dieser Gelegenheit die am Zuge vorhandene Unregelmäßigkeit entdeckt werden wird, zumal bei wirklich vorhandenem Schlußzeichen die Vermuthung nahe liegt, das Zeichen sei aus einem anderen Grunde gegeben worden, welche Annahme jedenfalls auch zu einer eingehenden Zugsrevision Anlaß geben wird. Das Signal „Bahn unterbrochen" würde im gedachten Falle die beabsichtigte Wirkung höchstwahrscheinlich nicht erreichen. Schon nach dem Wortlaute dieses Signals kann dasselbe nicht auf einen von der unterbrochen gemeldeten Strecke **kommenden Zug** bezogen werden, sondern es kann nur angenommen werden, daß die Strecke zunächst für **weitere Züge** unfahrbar ist. In unserem Falle würde also die betreffende Station beim Eintreffen des Signals „Bahn unterbrochen" den von der unterbrochen gemeldeten *Strecke kommenden* Zug unbehindert passiren lassen, dagegen aber zunächst keinen *Zug mehr nach* dieser Strecke ablassen.

Es liegt nun vor allem daran, über die Ursache des Signales Klarheit zu bekommen. Dies wird am ersten erreicht, wenn die dem betreffenden Bahnwärterposten zunächst gelegene Station sofort einen Boten dahin abschickt, welcher über die Art des eingetretenen Hindernisses Erkundigungen einzuziehen und alsdann schleunigst zur Station zurückzukehren hat.* Letztere hat sodann die nöthigen Maßnahmen je nach Lage des Falles unter Benachrichtigung der Aufsichtsstation zu treffen.

Zum vorwürfigen speciellen Fall zurückkehrend, wird das Signal zunächst dadurch erkannt, daß beim Abgeben desselben durch den Bahnwärter am Frischenapparate der Wecker in Thätigkeit tritt. Sobald dies bemerkt wird, ist der Fußumschalter niederzutreten und jede andere Correspondenz einzustellen. Auf dem Papierstreifen erscheint alsdann zuerst die Nummer der Läutebude, hierauf das Signal: Bahn unterbrochen - —— —— -

Dieses Zeichen erhalten die beiden in die Frischenleitung eingeschalteten Stationen Wahl und Reigersheim zu gleicher Zeit. Sollte nun inzwischen der Zug 94 in Wahl einfahren, so hat der diensthabende Beamte anzuordnen, daß unmittelbar nach Einfahrt der Wechsel in ein Nebengeleise umgestellt wird, um einen etwa abgerissenen und nachrollenden Zugstheil (angenommen wird hier, daß die Strecke Reigersheim—Wahl im Gefälle liegt) von dem Zuge abzulenken. Ergibt sich aber, daß an dem angelangten Zuge keine Unregelmäßigkeit vorhanden ist, so erübrigt nur die Annahme, daß eine andere der bezeichneten Ursachen die Veranlassung zu dem eingetroffenen Signale gegeben hat und ist alsdann der Zug 94 solange zurückzuhalten, bis durch einen schleunigst abzuordnenden Boten (eventuell auch Draisine oder Maschine) Gewißheit über das das Signal veranlassende Vorkommniß oder dessen

* Trifft das Signal „Bahn unterbrochen" zu einer Zeit ein, während welcher kein Zug auf der Strecke ist, und wird auf Anfrage bei der betreffenden Nachbarstation bekannt, daß kein Wagen entlaufen und das Signal „Bahn unterbrochen" nicht dieser Ursache wegen gegeben worden ist, so kann zur raschen Aufklärung des Sachverhaltes mit einer etwa zur Verfügung stehenden Draisine oder auch mit einer auf der Station befindlichen Maschine auf die Strecke gefahren werden. Selbstredend müßte eine solche Fahrt von einem Beamten begleitet und hiebei die allergrößte Vorsicht gebraucht werden. Der Bahnwärter ist nach seiner Instruction verpflichtet, vor Abgabe des Signales „Bahn unterbrochen" jederzeit die Haltsignale auszustecken. Eine gefährdete Stelle müßte also durch die Haltezeichen gedeckt sein. Nähert sich nun eine zu besagtem Zwecke hinausfahrende Draisine oder Maschine dem Rayon jenes Bahnwärters, von welchem das Signal „Bahn unterbrochen" gegeben worden ist, so ist besonderes Augenmerk auf die Haltezeichen zu richten, damit rechtzeitig angehalten werden kann. Werden keine Haltezeichen bemerkt, so muß angenommen werden, daß der Wärter vergessen hat, dieselben auszustecken und müßte dann rechtzeitig angehalten und der Weg zum Wärter zu Fuß zurückgelegt werden.

inzwischen erfolgte Beseitigung erlangt ist oder von der Nachbarstation eine dementsprechende Mittheilung erfolgt.

### Brand eines Eisenbahnwagens.

Bei Einfahrt des Güterzuges 2195 wird bemerkt, daß ein mit Petroleumfässern beladener Wagen in Brand gerathen ist. Dieser Wagen ist, wenn noch thunlich, mit aller Beschleunigung aus dem Zuge zu rangiren und an eine Stelle innerhalb oder außerhalb des Bahnhofes zu verbringen, von der aus ein Brandschaden für Gebäude oder andere Güter nicht zu befürchten ist. **Selbstredend müssen bei Verbringung des Wagens auf die offene Strecke die fahrsicherheitlichen Vorschriften berücksichtigt werden.** Die Stellung des Wagens auf die freie Strecke darf nur dann erfolgen, wenn Bahnhofe kein zweckentsprechendes Neben- oder Sackgeleise zur im Wagenhinterstellung vorhanden ist. Wenn die Ausrangirung des Wagens nicht mehr mehr möglich ist, dann ist der Wagen zu isoliren und zwar dadurch, daß der nach und vor dem brennenden Wagen befindliche Zugstheil zurückgestoßen und bezw. vorgezogen wird.

Ein Löschen mit Wasser ist bei Petroleum nicht möglich, wie überhaupt die Ladung unrettbar verloren sein dürfte und daher nur darauf Bedacht genommen werden kann, ob nicht der Wagen durch Abwerfen der Fässer mit Hilfe von Stangen gerettet werden könnte. Die Ortsfeuerwehr und eventuell auch jene der Nachbarstationen ist zu verständigen, was von Fall zu Fall beurtheilt werden kann; desgleichen müssen die fälligen Züge verständigt werden. Nach Löschung des Brandes bezw. nach Beendigung desselben wird zunächst b e z ü g l i c h der L a d u n g Thatbestand nach Meldung II (Form. 1771) aufgenommen und wenn der Wagen beschädigt oder mitverbrannt sein sollte, auch die betreffende Wagenbeschädigungsmeldung. Die späteren oder nach Umständen sofort einzuleitenden Erhebungen geschehen auf Grund dieser Meldungen und den hiefür bestehenden Bestimmungen. Dem k. Oberbahnamte ist telegraphische Anzeige zu erstatten.

### Umladen eines unter Zollverschluß stehenden Wagens.

Bei Ankunft des Güterzuges 2195 wird an dem unter Zollverschluß stehenden Wagen G Nr. 29,496 K. Bayer. St. B. ein Bandagenbruch bemerkt.

Der Wagen ist zunächst auf die Bodenwaage zu stellen, um das Gesammtgewicht zu ermitteln, und muß das nächste k. Haupt- oder Nebenzollamt telegraphisch verständigt werden, daß das zu Begleitschein Nr. .................... von N. gehörige Gut, welches in *einem unter* Zollverschluß stehenden Wagen rollt, hier umgeladen

werden muß. Es ist dann Sorge zu tragen, daß ungesäumt ein anderer leerer Wagen zur Verfügung gestellt wird, damit beim Eintreffen des von der Zollbehörde abgeordneten Beamten die Umladung unter seiner Aufsicht ohne weitere Verzögerung stattfinden kann. Das betreffende Protokoll wird vom Zollbeamten aufgenommen und vom Eisenbahnbeamten zeugschaftlich unterschrieben.*

Der letztere hat außerdem auf der Originalkarte die neue Wagennummer zu setzen, die Karte mit dem Eingangsdatum zu versehen und den Weiterlauf kurz zu bestätigen. Für den Wagen muß die vorgeschriebene Beschädigungsmeldung ausgestellt werden.

Nach § 58 Ziffer 5 der Dienstanweisung für die Zugführer und Conducteure ist bei jeder während der Untersuchung der Wagen in den Bahnhöfen gemachten Entdeckung eines Achsen- oder Radreifenbruches vom Zugführer, welchem sofort hierüber Anzeige zu erstatten ist, bei dem betreffenden Stationsvorstande oder dessen Stellvertreter die Ausstellung eines Ausweises für den Entdecker zu erwirken, damit er die ihm gemäß § 839 der Fahrdienst-Instruktion im gegebenen Falle gebührende Entdeckungsgebühr von 5 Mark erheben kann.

---

* Bei einem Unglücksfalle oder einer drohenden Gefahr oder bei einem sonstigen Vorkommniß, wo es sich um Erhaltung des Inhaltes des unter Zollverschluß stehenden Wagens handelt, ist die Abnahme des Zollverschlusses und die Umladung oder die Untersuchung der Beschaffenheit der verladenen Wagen, deren Verladung ꝛc. auch ohne zollamtliche Abfertigung zulässig. (cf. § 21 des allgem. Regulativs für die Zollbehandlung auf Eisenbahnen und § 5 der Anweisung dazu.) Ist am Orte des Vorfalles eine Zollbehörde, so ist dieser sogleich Anzeige zu machen; befindet sich eine solche in der Nähe, so kann mittelst Telegraph ein Zollbeamter herbeigerufen werden. Befindet sich aber weder am Orte noch in der Nähe eine Zollbehörde und erscheint es nicht räthlich, den Wagen bis zur nächsten Zollstelle ohne Aus- oder Umladung laufen zu lassen, so ist die Ortspolizeibehörde (Magistrat, Gemeindeverwaltung) zu requiriren, um die Lösung des Zollverschlusses und die Wiederanlegung des Zoll- oder eines anderen Verschlusses vorzunehmen und in einem Protokoll der Befund und Sachverhalt, sodann die näheren Vorgänge zu constatiren.

Damit der Bahnzug nicht aufgehalten ist, wird der betreffende Wagen aus dem Zuge genommen und, wenn derselbe noch weiter lauffähig ist, nach Wiederanlegung des Verschlusses mit einem der nächsten Züge sammt dem Constatirungsprotokolle weiter befördert. Der Zollbehörde an der Bestimmungs- oder Uebergangsstation ist unter Uebergabe der Constatirungs-Nachweise sofort Anzeige zu erstatten. Ist die nächste Ortspolizeibehörde von der Stelle des Vorfalles zu weit entfernt und Gefahr auf Verzug vorhanden, so kann der Bahnstationsvorstand, außerhalb einer Station der Zugführer, unter Beiziehung zweier Zeugen die Abnahme des Zollverschlusses ausnahmsweise vornehmen und den Befund und Sachverhalt constatiren, wobei die Zeugen das Constatirungsprotokoll mit zu unterzeichnen haben. Mit der Weitersendung des Wagens und der Constatirungsnachweise ist sodann, wie oben bemerkt, zu verfahren. (G. D. E. 15122 v. 11. V. 1869. Außerdem siehe auch § 42 der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften und Seite 282/283 Theil I des Handbuches.)

Angenommen, es wäre der vorliegende Radreifenbruch von dem beim Zuge befindlichen Wagenwärter Reichart entdeckt worden, so hätte der Abfertigungsbeamte in Wahl folgenden Ausweis auszustellen und denselben nach Mitunterzeichnung seitens des Zugführers dem ꝛc. Reichart zu behändigen.

Ausweis.

Es wird bestätigt, daß der in München C.-B. stationirte Wagenwärter Reichart nach Ankunft des Zuges Nr. 2195 in Wahl am Wagen Nr. 29496, Serie G der k. bayer Staatsbahn einen Radreifbruch entdeckt hat.

Wahl, den 8. Januar 1894.

Kgl. Bahnexpedition.

Knab, Adjunkt und Stationsverweser. — Buchberger, Zugführer.

**Vorführung zollpflichtiger Güter; hier: irrthümliche Unterlassung derselben.**

Mit Frachtkarte Nr. 1 Bordeaux—Wahl treffen für Hotelier Strebl in Wahl 2 Fässer Rothwein ein. Die Fässer, welche zur Zollerledigung auf das k. Hauptzollamt München angewiesen waren, wurden versehentlich daselbst nicht gestellt und in Wahl irrthümlich die Zollpapiere mit dem Frachtbriefe dem Gutsempfänger behändigt. Eine halbe Stunde nachdem Gut abgefahren, wurde der Irrthum entdeckt.

Im vorliegenden Falle wird angenommen, daß die Fässer mit Begleitschein I auf München angewiesen waren, weshalb mit allen zu Gebote stehenden Mitteln versucht werden muß, die Fässer mit sammt den Begleitpapieren zu erlangen und nach München zurückzuleiten. Dies hat jedoch nur dann einen Zweck, wenn der Zollverschluß unverletzt geblieben ist.

Wurden die Fässer bereits angezapft und somit der Zollverschluß verletzt, so muß in erster Reihe der nächste Zollbeamte, hier der kgl. Aufschlageinnehmer oder Steuercontroleur von dem Sachverhalte verständigt werden und ordnet dieser dann das Weitere an; bahnseitig muß weiters dann jenes Zollamt schriftlich verständigt werden, auf welches der Begleitschein angewiesen ist, hier also München, denn die Bahn haftet in erster Reihe für die richtige Gestellung von Steuergut zur Zollerledigung. Der Adressat wird nur dann gestraft, wenn er den Zollverschluß verletzt hat.

Wesentlich verschieden ist die Behandlung, wenn der Sendung *nur ein Ueber*gangsschein beigegeben war, das Gut sonach nicht

unter Zollverschluß (Begleitscheingut) stand. Die Station Wahl hat hier lediglich den irrig ausgelieferten Uebergangsschein herbeizuschaffen, versieht denselben mit dem Stempel und der richtigen Bestätigung des Einganges und schickt diesen Schein an jene Station zurück, welche ihn ausheben und dem Zollamte (welches auf dem Scheine namhaft gemacht ist) hätte zusenden sollen.

### Bahnhofsdiebstahl.

Die Thore der Güterhalle in Wahl sind während der Nachtzeit außer mit dem gewöhnlichen Verschlusse noch mit je einem großen Vorhängschloß abgesperrt. Um XII20 Nachts kommt der letzte Zug und werden die angekommenen Güter noch in die Halle gebracht und diese dann abgesperrt. Die beiden Schlüssel sind im Expeditionslokale verwahrt.

Als nun am 3. Januar 1894 Stationsdiener Gerber früh 6 Uhr die Schlüssel zur Halle vom dienstthuenden Beamten in Empfang nahm und letztere öffnen wollte, bemerkte er, daß das Vorhängschloß zum südlichen Thore abgesprengt am Boden lag, das Hallschloß selbst war mittels Nachschlüssels geöffnet worden und in der Halle lagen die Güter ungeordnet umher; von einer Kiste Kleider war der Deckel offen und lag ein Theil des Inhaltes am Boden. Gerber verständigte sofort den Stationsvorstand und stellte dieser alsbald auf Grund eines Hallsturzes das Fehlen von 1 Sack Kaffee C. M. 3721 40 Kgr. zu Kt. 5 München C.-B.—Wahl und von 2 Zuckerhüten zur Sendung 24 Stück Zuckerhüte zu Kt. 14 Tölz—Wahl fest.

Die aufgebrochene Kiste Kleider G B 3641 gehörte zur Eilkarte Würzburg—Wahl und wiegt statt 21 Kgr. nur 19 Kgr. In der Nähe dieser Kiste lag ein stumpfes Messer mit feststehendem Griffe und ein Hosenknopf mit Firma: G. Schneider & Co., Mainz, mit einem Stückchen Hosenzeug.

Nach dieser Augenscheinnahme muß nun zunächst die Ortspolizeibehörde (Gendarmerie) und jene der angrenzenden Bezirke verständigt werden, und zwar entweder durch Noten oder durch Telegraph als Staatsdepesche. Messer und Knopf werden der Gendarmerie als Ueberführungsgegenstände ausgeliefert, ebenso das abgesprengte Vorhängschloß. Der Werth der gestohlenen 3 Colli wird nach dem ortsüblichen Marktpreise der Gendarmerie ebenfalls bekanntgegeben. Vom Einbruche und der Beraubung der Halle wird das k. Oberbahnamt kurz telegraphisch verständigt mit Beisatz, daß die Gendarmerie verständigt ist und Bericht folgt.

Der Vorstand hat nun das betreffende Personal, welches die Halle am Abend absperrte und am Morgen erbrochen fand, abzuhören, ferner den Sack Kaffee und die beiden Zuckerhüte als

fehlend (bei Aushändigung an den Adressaten) mit Formular 1770 an das Reclamationsbureau zu melden und als fehlend zu behandeln.

Der Thatbestand wegen der erbrochenen Kiste ist auf Formular 1771 genau festzustellen und wird sofort der Absender und der Empfänger schriftlich ersucht, umgehend ein genaues Verzeichniß über die in der Kiste verpackt gewesenen Gegenstände, welche möglichst genau beschrieben und bewerthet werden müssen, einzusenden. Die Kiste muß an den Empfänger amtlich übergeben werden und die noch in derselben befindlichen Gegenstände sind einzeln im betreffenden Protokoll aufzuführen. Sind die fehlenden Gegenstände benannt, so werden sie nachträglich der Gendarmerie bekannt gegeben. Dem nun zu erstattenden Berichte an das vorgesetzte k. Oberbahnamt werden die betreffenden Personalvernehmungen, das Thatbestandsprotokoll bezüglich der Kiste mit dem Uebergabsnachweis und dem Beifügen vorgelegt, daß die Gendarmeriestationen zu N. und N. verständigt und die gestohlenen drei Colli dem Reclamationsbureau gemeldet wurden. Kommen später die Entschädigungsforderungen, so werden diese entsprechend belegt und unter Bezug auf den erwähnten Bericht dem k. Oberbahnamte vorgelegt.

## Brand in der Güterhalle.

Bei einem ausgebrochenen Brande in der Güterhalle ist zunächst der Löschungsversuch mit dem Extinkteur (bezw. mit dem etwa vorhandenen Müller'schen Feuerlöscher* zu machen und ist die Halle von den Gütern, je nach Umfang des Brandes zu räumen. Die Feuerspritze tritt eventuell in Thätigkeit und müssen auch sofort die Feuerwehren alarmirt bezw. telegraphisch herbeigerufen werden, wenn der Brand mit dem Extinkteur bezw. Handfeuerlöscher (Anfangsstadium) oder der Bahnhofspritze voraussichtlich nicht gelöscht werden kann.

Verbrennen Güter ganz oder kommen solche hiebei anderweitig zu Verlust oder zur Beschädigung, so werden die betreffenden Differenzen wie beim Bahnhofdiebstahl behandelt und gemeldet; ebenso ist telegraphischer und später schriftlicher Bericht an das k. Oberbahnamt zu erstatten.

* Siehe die Note auf Seite 249.

## Abschnitt H.

# Termins-Kalender.

### Vorbemerkungen.

Die Zugsendstationen haben **täglich** die eingehenden Wagenverzeichnisse der Zugführer mit einer Uebersichtstabelle — Formular 2407 — an das Wagencontrolbureau einzusenden.

Die eingehenden Fahrberichte sind unter Beigabe einer Zugsanzeige — Formular 1486 — täglich mit dem ersten Zuge an das k. Oberbahnamt einzusenden.

Die zur Ablieferung kommenden Fahrkarten sind gleichfalls täglich unter Beigabe eines Verzeichnisses — Form. 1622 — an die Verkehrscontrole einzusenden.

Die Einlieferung erfolgt in Beuteln, welche als Expreßgut zu behandeln sind.

Die Beförderungsscheine haben den Vortrag „Fahrkartenbeutel" zu enthalten.

Die Uebergangsstationen haben über die ein- und austretenden Güterwagen täglich Wagen-$\frac{\text{Uebergabs-}}{\text{Uebernahms-}}$Verzeichnisse — Formular 1435 — getrennt nach bayerischen und fremden Wagen anzufertigen, mit dem Anerkenntniß der betreffenden Beamten der Anschlußbahn versehen zu lassen und diese Verzeichnisse täglich an das Wagencontrolbureau einzusenden.

Die regelmäßig verkehrenden, durchgehenden Schlafwagen, Personen-, Gepäck-, Post- 2c. Wagen und ebenso ausnahmsweise zur Ueber-$\frac{\text{gabe}}{\text{nahme}}$ gelangenden Salon-, Schlaf-, Personen-, Gepäck- 2c. Wagen sind am Schlusse der betreffenden Ueber-$\frac{\text{gabs-}}{\text{nahms-}}$Verzeichnisse ebenfalls vorzutragen.

Ueber die rückbeladenen fremden Wagen sind Verzeichnisse zu führen, welche für jeden Tag, an welchem Rückbeladung vorge-

nommen wurde, aufzustellen und in Abschrift an das Wagencontrolbureau einzusenden sind. Jene Stationen, welche leere, fremde Wagen auf Anordnung oder Requisition zum Zwecke der Wiederbeladung absenden, haben solche Wagen ebenfalls in diesem Verzeichnisse vorzutragen. Hiebei ist in Spalte 7 die Bestimmungsstation des Wagens zu bezeichnen und in Spalte 13 beizusetzen: „leer". Die Spalten 8, 10, 11 und 12 sind in solchem Falle leer zu lassen. Die Erstschrift ist bei der Station zurückzubehalten.

Außerdem ist ein Verzeichniß der angekommenen, fremden Wagen, welche am ............ ten ..... .................... 18 ....

a) vor Erreichung der Bestimmungsstation zur Entladung gekommen sind,
b) deren Ladung umkartirt worden, oder
c) zur Neuaufgabe gelangt ist.

Dieses Verzeichniß — Form. 1429 — ist für jeden Tag, an welchem Umladung, Umkartirung oder Neuaufgabe stattgefunden hat, gesondert aufzustellen und in Abschrift an das Wagencontrolbureau spätestens am zweitfolgenden Tage einzusenden. Die Erstschrift ist bei der Station zurückzubehalten.

Die schriftlichen Wagenmeldungen — Form. 1420 — sind alle 2 Tage an die Untervertheilungsstelle einzusenden.

Ueber die dringlichen Wagenbestellungen sind Meldungen — Form. 1419 — zu führen und unter Beigabe eines Auszuges aus dem Wagenbestellbuche zugleich mit den schriftlichen Wagenmeldungen an die Untervertheilungsstelle abzusenden.

Wenn an keiner Wagen-Serie Mangel herrscht, hat die Einsendung der schriftlichen Wagenmeldungen je am 15. und am Letzten jeden Monats zu erfolgen.

Im Oberbahnamtsbezirke München ist je am 11., am 21. und am 1. eines Monats ein Verzeichniß dem k. Oberbahnamte vorzulegen, aus welchem ersehen werden kann, wie viele Wagenladungen in dem bezeichneten Zeitraume zur Abfertigung gelangten und welche fremde Wagen zur Verwendung kamen. Wagen, welche eine Strecke von weniger als 80 km durchlaufen, werden in dieses Verzeichniß nicht aufgenommen. (Ausschreiben Nr. 101232 vom 16. Januar 1890.)

Um zu erfahren, wie viele fremde Wagen unverwendet ihrer Heimath zugeführt werden, ist diesen Verzeichnissen auch die Anzahl der im gleichen Zeitabschnitte leer abgesandten, fremden Wagen beizufügen. Hiebei genügen folgende Angaben:

„Tag des Abgangs, Anzahl, Eigenthumsmerkmal, ob offen oder gedeckt, Ladefläche und Uebergangszettel."

Ueber die zur Rückbeladung zugewiesenen fremden Wagen haben die betreffenden Vertheilungsstellen je am

11. und 21. des laufenden Monats und am 1. des folgenden ein Verzeichniß — Form. 1433 — an das Wagencontrolbureau einzusenden.

An jedem Montag ist Güterhallsturz vorzunehmen und der Befund zu Protokoll zu constatiren.

### 1. Rechnung über die Einnahmen aus der Beförderung von Personen und Hunden.

Bis zum 5. des dem Rechnungsmonat folgenden Monats sind an die Oberbahnamtskasse vorzulegen:

a) die für den internen und Wechselverkehr geführten Register über den Verkauf von festen Fahrkarten, sowie die Blankokartenregister in Urschrift unter Beigabe der unbrauchbaren Fahrkarten;

b) die Rechnungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Personen im internen und Wechselverkehr in Urschrift und in Reinschrift.

### 2. Strafkarten-Verzeichniß.

Von der Nachweisung über den Bestand an Strafkarten ist nach Ablauf eines jeden Vierteljahres an die Oberbahnamtskasse eine Abschrift einzusenden, welcher der Erlös für die verkauften Strafkarten, sowie die verstempelten und jene Karten, welche von der Ausgabestation nach erfolgter Entwerthung wieder eingezogen werden müssen, beizufügen sind.

### 3. Die Rechnungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Bis zum 7. des dem Rechnungsmonat folgenden Monats sind seitens der Station an die

Verkehrs-Controle

ohne Begleitbericht einzusenden:

a) Interner Verkehr:

1. Die Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, unter Anlage der eingelaufenen, zum Zwecke der Weiterbehandlung von Gepäckstücken aufgegebenen Telegramme, ferner der Stämme zu jenen Gepäckscheinen, mit welchen Fundgegenstände abgefertigt wurden, dann der Packmeisterkarten und Gepäckscheine, mit welchen Fundgegenstände eingetroffen sind;
2. die Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung von Leichen und Fahrzeugen,
3. die Nachweisung über die Einnahmen aus der Beförderung von lebenden Thieren;

4. die Reinschrift der Zusammenstellung der Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren;
5. die eingelaufenen Gepäckscheine und Packmeisterkarten, die Thierfrachtkarten, die Beförderungsscheine und Karten.

b) Wechselverkehr:

1. Die Nachweisungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck;
2. die Nachweisungen über das von Stationen außerbayerischer Eisenbahnverwaltungen angekommene Reisegepäck unter Anlage der eingelaufenen Gepäckscheine und Karten;
3. die Nachweisungen über die Einnahmen aus der Beförderung von Leichen und Fahrzeugen;
4. die Nachweisungen über die Einnahmen aus der Beförderung von lebenden Thieren;
5. die Reinschrift der Zusammenstellung der Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren;
6. das Verzeichniß über die eingelaufenen Beförderungsscheine und Karten für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sammt den Scheinen und Karten.

Anmerkung. Die eingezogenen Gepäckscheine sind nebst den Packmeisterkarten nach Abgangsstationen und nach der Nummernfolge zu ordnen, ferner sind die von der gleichen Station eingelaufenen Scheine und Karten bei geringer Anzahl an der oberen Ecke links zusammenzuheften, bei größerer Anzahl zusammenzuschnüren.

Die Gepäckscheine und Karten älterer Art sind wie bisher zu je 5 Stück auf einen Bogen zu kleben.

Die angekommenen Beförderungsscheine und Karten für lebende Thiere sind in gleicher Weise wie die Gepäckscheine zu ordnen und zusammenzuheften.

Die in vorstehender Weise geordneten Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderungsscheine sind in einem festen Umschlag gehörig zu verpacken.

Wenn in einem Monat Gepäck-, Equipagen-, Leichen- oder Viehabfertigungen nicht stattgefunden haben, so sind keine eigenen Fehlanzeigen zu erstatten, sondern es ist nur in der Zusammenstellung in der betreff. Rubrik das Wort „Fehlanzeige" einzusetzen.

In den Gepäcknachweisungen ist nicht das wirkliche, sondern das zahlbare aufgerundete Gewicht vorzutragen.

### 4. Zusammenstellungen der Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Die Urschriften hievon sind bis zum 9. des dem Rechnungsmonat folgenden Monats an die Oberbahnamtskasse vorzulegen.

### 5. Abrechnung über Militär-Transporte.

Dem vorgesetzten Oberbahnamte sind vorzulegen am 5. des *Nachmonats*:

a) Von den Abgangsstationen:

1. Das Verzeichniß über bezahlte Militärtransportgebühren in doppelter Ausfertigung nebst den zugehörigen Abschnitten 1.

2. Das Verzeichniß der auf Fahrschein unter Stundung der Gebühren abgefertigten Militärtransporte sammt den zugehörigen Abschnitten 1 der Fahrscheine.

b) Von den Zugsendstationen:

Die gemäß § 78 Ziff. 1 und 2 der Dienstanweisung für die Zugführer und Conducteure vom 1. Juli 1886 zu fertigenden Rapporte.

c) Von den Bestimmungsstationen:

Das Verzeichniß der mit Fahrscheine angekommenen Militärtransporte sammt den zugehörigen Controlzetteln und etwaigen Begleitzetteln.

In den ersten Tagen eines Monats ist bei dem Eintreffen von Militärtransporten auf Fahrscheine besonders darauf zu achten, daß die Einträge in die Verzeichnisse jenes Monats erfolgen, in welchem der Transport ausweislich des Datumsstempels abgefertigt worden ist. Ebenso sind während der angegebenen Zeit jene Rapporte, welche sich auf Transporte des Vormonats beziehen, von den Zugsendstationen gehörig auszuscheiden, damit die Einsendung dieser Rapporte nicht verzögert wird.

### 6. Güterrechnung.

Von sämmtlichen Stationen ist bis zum 7. des Nachmonates einzusenden:

Packet I.

Versandt im Wechselverkehr.

Dasselbe hat zu enthalten:

1. die Versandtnachweisungen,
2. die Versandtzusammenstellungen.
3. die Reinschrift der Hauptversandtzusammenstellung.

Die Nachweisungen sind nach der Reihenfolge des Vortrages in die zugehörigen Zusammenstellungen einzulegen oder denselben unterzubinden.

### 7.

Von den einem Oberbahnamte unmittelbar unterstellten Güter-Expeditionen am 18., von den sonstigen Güter-Expeditionen am 15. und von den übrigen Abfertigungsstellen am 12. des dem Rechnungsmonate folgenden Monats sind einzusenden:

Packet II.

Empfang im Wechselverkehr.

Dasselbe hat zu enthalten:

1. die Empfangsnachweisungen,
2. die Empfangszusammenstellungen,
3. die Reinschrift der Hauptempfangszusammenstellung.

Die angekommenen Karten sind in die Nachweisungen der Länge nach einzulegen oder in der Mitte zusammenzufalten, in letzterem Falle ist jedoch das ganze Kartenpacket, nicht jede einzelne Karte für sich zusammenzubiegen. Die Nachweisungen sind sodann mit den Karten zusammenzubinden und in die betreffende Zusammenstellung einzulegen. Bei bedeutenderen Verkehren ist die Zusammenstellung auf die Nachweisungen zu legen.

Packet III.

Versandt und Empfang im internen Verkehr.

Dasselbe hat zu enthalten:

1. die Versandtnachweisungen,
2. die Empfangsnachweisungen,
3. die Reinschrift der Hauptversandtzusammenstellung,
4. die Reinschrift der Hauptempfangszusammenstellung,
5. die Reinschrift des Rechnungsabschlusses,
6. die Reinschrift des Registers über erhobene Nebengebühren, bezw. Fehlanzeige.

Dieser Reinschrift sind die Urschriften der Verzeichnisse über den Anfall an Wagenstandsgeldern, Rangirgebühren, Desinfektionsgebühren, Waaggelder, Zähl- und Signirgebühren, sowie derjenigen aus dem Verkauf zahlbarer Dienstpapiere und Ladegebühren beizulegen.

Die angekommenen Karten sind ihrer ganzen Länge nach in die Nachweisungen einzulegen.

Enthält eine Nachweisung mehrere Seiten, so sind die zugehörigen Karten zusammenzubinden, während die Nachweisung auf den Kartenbund zu legen ist.

Die Versandt- und Empfangsnachweisungen werden für sich zusammengebunden, wobei darauf zu achten ist, daß dieselben in der gehörigen Reihenfolge verbleiben.

Andere als die vorstehend bezeichneten Rechnungsbelege dürfen nicht beigepackt werden. Jedes der drei Packete ist für sich sorgfältig zu verschnüren und mit vollständiger Adresse und deutlicher Inhaltsangabe zu versehen. Bei größeren Stationen können an Stelle der Packete II und III auch mehrere Packete gebildet werden, welche als Unterbezeichnung Buchstaben zu erhalten haben. Im letzteren Falle ist dem Packete IIa die Hauptempfangszusammenstellung beizufügen, während dem Packete IIIa die beiden Hauptzusammenstellungen, der Rechnungsabschluß und das Register über erhobene Nebengebühren anzulegen sind.

Die Haltestellen ohne Güterdienst haben als Packet III nur die Reinschrift des Registers über erhobene Nebengebühren sammt den Urschriften der Verzeichnisse über den Anfall an Desinfektions- und Ladegebühren an die Verkehrscontrole einzusenden.

An die Oberbahnamtskasse sind an den für die Vorlage der Packete II und III des Güterrechnungsmaterials bestimmten Termine einzusenden:

1. die Urschriften der Hauptzusammenstellungen über angekommene und abgegangene Güter,

2. die Urschrift des Rechnungsabschlusses,

3. die Urschrift des Registers über erhobene Nebengebühren bezw. Fahlanzeige,

4. ein Verzeichniß über die im betr. Monate abgefertigten Regiesendungen,

5. ein Verzeichniß über alle abgegangenen und angekommenen Eisenbahnfahrzeuge unter Angabe der Stückzahl und des Gewichtes, der im internen Verkehr durchlaufenen Kilometer und der berechneten Frachtrechnungsbelege, welche bei den Stationen zurückgeblieben sind, oder wenn dieselben irrig an das Oberbahnamt geleitet wurden, sind sie in einem Umschlag mit der Aufschrift „zur Rechnung der Abfertigungsstelle .................... pro .................... gehörig“ einzulegen und an die Verkehrscontrole einzusenden.

Die nach dem Rechnungsabschlusse noch eingehenden Güterfrachtkarten sind **täglich** mit einem Verzeichnisse — Form 1699 — an die Verkehrscontrole der Generaldirektion einzusenden.

Die nachträglich eingelaufenen Karten sind ausgeschieden nach dem internen und Wechselverkehr ohne Abfertigung besonderer Nachweisungen in je eine Zusammenstellung aufzunehmen, deren Schlußsumme als erste Position in der Hauptzusammenstellung des Nachmonats über die im internen bezw. Wechselverkehr angekommenen Gütersendungen mit der Bezeichnung „Karten des Vormonats“ vorzutragen sind. Die beiden Zusammenstellungen sind mit der gleichen Bezeichnung zu versehen und mit dem Empfangsmaterial des Nachmonats in Vorlage zu bringen.

## 8. Scheinaufrechnung.

Alle am Schlusse oder am Anfange eines Monats zur Zahlung fälligen Quittungen sind längstens bis zum 5. des darauffolgenden Monats der k. Oberbahnamtskasse mittelst eines Lieferscheines* in Aufrechnung zu bringen.

Alle übrigen zur Zahlung einlaufenden Scheine, Lohnlisten ꝛc. sind unverzüglich zu honoriren und aufzurechnen.

* Im Oberbahnamtsbezirke München muß dieser Lieferschein zweifach gefertigt werden.

Stehen indessen der Zahlung und Abrechnung Hindernisse entgegen, so sind diese ungesäumt der vorgesetzten k. Oberbahnamtskasse anzuzeigen.

Bei Aufrechnung von Zahlscheinen, welche einen Abzug zur Eisenbahnbetriebs- und Werkstätte-Krankenkasse oder zur Arbeiter-Pensionskasse A und B erleiden, ist ein „Summarischer Ausweis" über die Beiträge zu den vorgenannten Kassen beizugeben (Form. 120.)

Für jede Lohnperiode ist ferner eine Beitragsliste I, Form. 111, anzufertigen, welche in ihrem Abschlusse die gleiche Summe, wie der an die Oberbahnamtskasse einzusendende summarische Ausweis haben muß. Diese Beitragsliste I ist der Kranken- bezw. Pensionskasse direkt einzusenden.

Die Beitragsliste II (Form. 113) ist anzufertigen für Personen, welche vorübergehend aus der Beschäftigung geschieden sind und ihre Beiträge zur Pensionskasse A freiwillig weiter bezahlen. Die in dieser Liste II nachgewiesenen Beträge sind mit dieser direkt an die Arbeiterpensionskasse abzuführen.

Die näheren Bestimmungen über die Anfertigung der Beitragslisten sind unter Ziff. 26 in den Vollzugsvorschriften zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse niedergelegt.

## 9. Sturz der zahlbaren Dienstpapiere.

Am 1. jeden Monats ist ein Sturz der zahlbaren Dienstpapiere vorzunehmen.

Das Ergebniß ist jeweils in einem eigens zu führenden Verzeichnisse zu constatiren.

## 10. Namentliche Listen.

Am 1. eines jeden Monats sind Veränderungsanzeigen bezw. Fehlanzeigen zur Evidenthaltung der namentlichen Listen — Form. 153 — an das k. Oberbahnamt einzusenden. (Angeordnet für den k. Oberbahnamtsbezirk München mit Ausschreiben Nr. 51414|18604 I vom 17. Juni 1890.)

Jenes Personal, welches zum unausgebildeten Landsturm I. Aufgebots gehört (Personen vom vollendeten 17. bis zum 20. Lebensjahr), treten am 1. Januar jenes Jahres aus dem Landsturmverhältniß, in welchem sie das 20. Lebensjahr vollenden, mithin gestellungspflichtig werden.

Mit Ausnahme der Abmeldungen sind sämmtlichen Veränderungsanzeigen, also namentlich den Zugangsmeldungen, die betr. Militärpapiere beizugeben. Bei Versetzungen innerhalb des Oberbahnamts-Bezirkes ist jedoch die Vorlage der Militärpapiere *nicht nöthig.*

(Angeordnet für den Oberbahnamts-Bezirk München mit Ausschreiben Nr. 50273 vom 11. Juni 1893.)

### 11. Wagendecken-Verwendungsnachweis.

Jene Stationen, denen Wagendecken zugewiesen sind (Depotstationen), haben allmonatlich am Ersten einen Verwendungsnachweis an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden.

### 12. Ladegebühren-Verzeichniß.*

Bis längstens zum 10. jeden Monats ist das Verzeichniß über angefallene Ladegebühren und deren Verwendung — Form. 1752 — an das k. Oberbahnamt einzusenden

### 13. Die monatlichen Vorlagen für Stationen mit Fahrpersonal.

Stationen mit Fahrpersonal und Materialdepot haben am Letzten jeden Monats an die zuständige Betriebswerkstätte einzusenden:

Das Fahrdienstbuch — Form. 1475, — das Materialbuch — Form 2809, das Rangirdienstbuch — Form. 2813, — das Verzeichniß über abgegebene Heiz- und Schmiermaterialien — Form. 2801, — den Brennmaterial-Rapport** — Form. 2818 — und den Stativkessel-Rapport für Wärter.

### 14. Kassasturz.

Um sich von der richtigen Kassa- und Buchführung zu überzeugen, haben die Vorstände der Abfertigungsstellen und, sofern für die Wahrnehmung der Kassageschäfte eigene Beamte aufgestellt sind, die letzteren möglichst oft und zwar mindestens dreimal im Monate, jedenfalls aber bei dem Abschlusse der Monatsrechnungen, sowie bei der Anfertigung der am 15. und vorletzten jeden Monats unter Umschlag — ohne Begleitbericht — an die Oberbahnamtskassen einzusendenden Nachweisungen über die Kassabestände einen Kassasturz vorzunehmen und das Ergebniß des Kassasturzes in einer Nachweisung — Form. 1722 — festzustellen. Fällt der Rechnungsabschluß in die Mitte des Monats, so hat mindestens eine Kassasturzvornahme zu Anfang desselben stattzufinden

Demgemäß haben beispielsweise die Bahnexpeditionen am 12., oder wenn die Abrechnung schon früher erfolgt im Anschlusse an diese, ferner am 15. und am vorletzten jeden Monats Kassasturz vorzunehmen, während dies seitens der Güterexpeditionen am Anfange des Monats, am 15. und am vorletzten zu geschehen hat.

---

* Diese Vorlage wird nicht in allen Oberbahnamtsbezirken von den Stationen eingefordert, sondern es wird in einzelnen Bezirken das Verzeichniß beim Oberbahnamte selbst erstellt.

** In Oberbahnamtsbezirken mit Centralwerkstätten wird der Brennmaterialien-Rapport an diese eingesandt.

Die Kassabücher müssen hiebei jedesmal mit Tinte abgeschlossen werden. Die Hilfsbücher sind provisorisch abzuschließen. Sämmtliche Ziffern der Kassabuchabschlüsse sind rechnerisch zu prüfen und etwa vorhandene Differenzen aufzuklären. Die bei dem Kassasturz festgestellten Abgänge sind von dem Kassabeamten aus eigenen Mitteln sofort zur Kassa zu ersetzen, während die Ueberschüsse in der Spalte 11 des Kassabuches zu vereinnahmen und sofern dieselben auch bis zum Abschlusse der Monatsrechnungen nicht aufgeklärt werden sollten, an die Oberbahnamtskassa zur depositenmäßigen Behandlung einzusenden sind. Kassa-Abgänge oder Ueberschüsse im höheren Betrag als 50 Mark sind sofort unter Vorlage einer Abschrift der Kassasturznachweisung dem vorgesetzten Oberbahnamte anzuzeigen, welches hierüber an die Generaldirektion zu berichten hat.

Die bei den Abfertigungsstellen verbleibenden Kassasturznachweisungen sind gehörig geordnet aufzubewahren, damit erforderliche Erhebungen jederzeit gepflogen werden können.

### 15. Nachweisung des Kassabestandes.

Allmonatlich zweimal und zwar am 15. und vorletzten eines jeden Monats ist von sämmtlichen Stationskassen und Güterexpeditionen mit getrennter Kassaführung eine Nachweisung über den Kassabestand — Form 2114 bezw. 2115, letzteres für gemischte Expeditionen — anzufertigen und sofort unter Couvert — sohin ohne Begleitbericht — an die Oberbahnamtskassa einzusenden. Auf der Rückseite der Nachweisung ist der jeweilige Kassabestand entsprechend zu begründen.

Die Stationskassen mit gemischtem Post- und Eisenbahndienste haben jeweils den gesammten Kassabestand in die Nachweisung aufzunehmen, sowie denselben in die auf die Eisenbahnverwaltung, dann auf die Post- und Telegraphenverwaltung treffenden Beträge auf Grund der einschlägigen Kassabücher auszuscheiden.

G. D. E. Nr. 31965/25361 IV v. 27. März 1893.

### 16. Gehaltvorrückungen.

Am 1. des zweiten Monats jeden Quartals ist ein Verzeichniß jener Beamten und Bediensteten der Kategorie A—D II, ferner der Amtsgehilfen, Klasse III, der bayerischen Staatsbahnen und I—X der vormaligen Ostbahnen (insoweit noch Angehörige dieser Klassen vorhanden sind), sowie der Diätare, welche im nächstfolgenden Quartal in höhere Gehaltsklassen vorrücken, an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden. Bei Bemessung der Bezüge der Diätare wird die gesammte im Eisenbahndienste zugebrachte Zeit *in* Anrechnung gebracht (vide noch G. D. E. vom 30. März 1888, *Nr. 22838*).

Für das Personal der Kategorien $D^{III}$ und IV der bayer. Staatsbahnen, bezw. XI—XIII der B. O. B ist das Vorrückungsverzeichniß am 1. des dritten Monats jeden Quartales vorzulegen.

Die Vorlage hat ohne Bericht zu erfolgen und ist eventuell Fehlanzeige zu erstatten.

Jedes Verzeichniß hat am Schlusse die Bemerkung zu enthalten, daß sich die im Verzeichniß aufgeführten Beamten und Bediensteten des Vorrückens in die nächsthöhere Gehaltsklasse nicht unwürdig gemacht haben.

Kann das Aufrücken eines Beamten oder Bediensteten in die nächst höhere Gehaltsklasse nicht begutachtet werden, so ist der Name desselben in die vorgenannte Liste nicht aufzunehmen und diesbezüglicher Bericht an die vorgesetzte Stelle zu erstatten. Mehrbezüge aus früheren Dienstverhältnissen sind entsprechend zu berücksichtigen.

## 17. Fahrkarten-Bestellung.

### Bestellung der gewöhnlichen und Blanko-Fahrkarten.

Die gewöhnlichen Eisenbahn- und Blanko-Fahrkarten werden an den nachverzeichneten Terminen bestellt:

1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober für den Bedarf des nächstfolgenden Quartals.

Die Bestellscheine sind in duplo auszufertigen und dem vorgesetzten Oberbahnamte einzusenden.

Das Konzept der Bestellungen ist bei der Expedition aufzubewahren.

Erfolgen wegen außergewöhnlichen Bedarfes Bestellungen außer den vorbezeichneten Terminen, so sind dieselben, auch wenn sie wegen Dringlichkeit auf telegraphischem Wege erfolgen, gleichfalls durch die k. Oberbahnämter zu vermitteln.

Schnellzugs-Fahrkarten sind mit Formular 1601 (Rothdruck), gewöhnliche Fahrkarten mit Formular 1602 (Schwarzdruck) und Rückfahrkarten mit Formular 1603 (Blaudruck) zu bestellen.

Zur Bestellung von Militär- und Zuschlagkarten wird Formular 1602 verwendet und die Art dieser Fahrkarten durch entsprechende Aufschrift gekennzeichnet.

Die Bestellung von Blanko-Fahrkarten erfolgt mit den gleichen Formularien und in derselben Weise wie die der gewöhnlichen Fahrkarten.

Die Bestellung von gewöhnlichen und Banko-Fahrkarten hat jedoch stets getrennt zu erfolgen und ist der Bestellschein für letztere mit dem Vermerk „Blanko-Fahrkarten“ zu versehen.

## Bestellung der sonstigen Fahrkarten.

Fahrscheinbücher und Zeitkarten werden mit Formular 1605 bestellt. Die Bestellung ist gleichfalls bei dem k. Oberbahnamte einzureichen, von wo aus dieselbe auch effectuirt wird.

Ueber die Abonnenten für Fahrscheinbücher ist ein Verzeichniß — Formular 1615 — zu führen. Die näheren Bestimmungen bezüglich der Bestellung und Berechnung der Zeitkarten siehe § 11 Ziff. IIa der Verkehrsordnung, diejenigen bezüglich der Bestellung und Berechnung der Schülerkarten siehe § 11 Ziff. IIb der Verkehrsordnung. Die Bestellscheine sind in allen Rubriken genau auszufüllen.

Den Bestellscheinen auf taxfreie Schülerkarten ist beim Beginn eines Schuljahres jedesmal ein Zeugniß der Vorstandschaft der betreffenden Schule beizugeben. Bei weitern Bestellungen desselben Schuljahrs ist in Rubrik 7 des Bestellscheines lediglich die Nummer der erstmals genehmigenden Entschließung des k. Oberbahnamtes vorzulegen.

Einnahmen für Schülerkarten werden gleich den übrigen Einnahmen für gewöhnliche Fahrkarten im Fahrkartenregister durchgeführt.

Zusammengestellte Fahrscheinhefte werden mit Bestellschein Nr. 1606 bestellt. Die nördlich der Donau gelegenen Stationen haben die bei denselben eingehenden Bestellungen auf solche bei der Ausgabestelle Nürnberg, die südlich der Donau gelegenen Stationen bei der Ausgabestelle München einzureichen. Die Bestellscheine sind zu couvertiren und sind die betreffenden Schreiben unter Vortrag der Nummer im Uebergabsschein durch die Gepäckexpedition zu befördern.

Arbeiterwochenkarten werden mit den gewöhnlichen Bestellscheinen, auf welchen der Preis auszusetzen ist, bestellt. Bei Zusendung von Fahrkarten sind diese mit den beigegebenen Lieferscheinen und den vorliegenden Konzepten der Bestellscheine genau zu vergleichen.

Nach Richtigbefund sind die Fahrkarten genau nach Nummer und Stückzahl in das Register über den Verkauf fester Fahrkarten, bezw. in das Blankokarten-Register vorzutragen, die Lieferscheine aber auf der Rückseite abzuquittiren, und an die k. Oberbahnamtskasse einzusenden.

## 18. Löschrequisitenprobe.

Zwischen dem 1. und 10. Januar, 1. und 10. Mai, 1. und 10. Juli, 1. und 10. November ist durch den Stationsvorstand eine Probe der Löschgeräthschaften vorzunehmen. Ueber das Ergebniß ist ein Protokoll aufzunehmen und dem k. Oberbahnamte *vorzulegen.*

In den Monaten März und September hat diese Probe durch den Staatbahningenieur im Beisein des Stationsvorstandes zu erfolgen. (Diese Bestimmung wird in den einzelnen Oberbahnämtern verschieden gehandhabt. Im Bezirke München ist die Anzeige über die stattgehabte Spritzenprobe nicht vorzulegen.)

## 19.

Die bezügliche Vorlage ist während der Drucklegung hinfällig geworden.

## 20. Güterbewegungsstatistik.

Diese ist am 5. Januar, am 5. April, am 5. Juli und am 5. Oktober für das jeweils vorausgegangene Quartal an das statistische Bureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen einzusenden.

## 21. Dienstpapierbestellung.

Die Dienstpapiere sind zu bestellen:

a) von den k. Oberbahnämtern Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten am 1. Januar, 1. Mai und 1. September;

b) von den Oberbahnämtern München, Nürnberg, Regensburg und Rosenheim am 1. Februar, 1. Juni und 1. Oktober;

c) von den Oberbahnämtern Weiden und Würzburg, ferner den Centralwerkstätten, Centralmagazins-Verwaltungen, den Lokalbahnbetriebsleitungen, dem Betriebsamte Lindau, dem Kanalamte Nürnberg, den Eisenbahnbausektionen, den Imprägniranstalten Schwandorf und Kirchseeon und der Torfgewinnungsanstalt Raubling, sowie auch von der Betriebscentralkasse am 1. März, 1. Juli und 1. November jeden Jahres.

Die Bedarfslisten sind zweifach auszufertigen, die Urschrift ist von der betr. Dienstesstelle zurückzubehalten und die Reinschrift einzusenden. Die Einsendung der Listen an das vorgesetzte kgl. Oberbahnamt hat acht Tage vor dem bezeichneten Termine stattzufinden.

## 22. Regie-Materialien-Bestellung.

Bestellungen auf Stearin- und Talglichter, Lampendochte, Schmieröl, Talg, Reisigbesen, Putzwolle, Cylinderwischer und Glascylinder sind am 31. Dezember, am 31. März, am 30. Juni und am 30. September für das nächstfolgende Quartal bei der zuständigen Central-Magazins-Verwaltung anzubringen.

Bei Bestellung von Cylindern und Lampendochten sind die betr. Nummern anzugeben.

In Oberbahnämtern ohne Central-Magazins-Verwaltung sind diese Bestellungen theilweise bei der Magazinsabtheilung der Betriebs-

werkstätte und theilweise bei der Oberbahnamtsregieverwaltung anzubringen.

## 23. Plomben-Bestellung und Einlieferung.

Plomben werden von sämmtlichen Dienstesstellen bei der Central-Magazins-Verwaltung in Nürnberg bestellt; ebendahin sind die abgenommenen alten Bleie und zwar quartaliter mit Lieferschein einzusenden.

## 24. Einkommensteuer-Aenderungsanzeigen.

Am 8. Januar Vorlage an das Oberbahnamt wegen Einkommensteuer nach dem Stande vom 31. Dezember jeden Jahres. Im Oberbahnamt München für jene Stationen angeordnet, welche zum Bezirke des Landrentamtes München gehören. Ausschreiben Nr. 60111 v. 2. August 1893 und Nr. 52030 v. 12. August 1893.

Haben sich Aenderungen in dem steuerpflichtigen Einkommen oder Zu- und Abgänge des Personals nicht ergeben, so ist Fehlanzeige einzusenden.

## 25. Bestellung auf Telegraphenmaterialien.

Die Bestellung auf Materialien und Werkzeuge für Stations-Telegraphenapparate, sowie der elektrischen Läutwerke ist 14 Tage vor Beginn eines Quartales — 16. März, 16. Juni, 16. September und 16. Dezember — bei dem Oberbahnamtstelegraphen-Oberwerkführer anzubringen.

## 26. Fahrdiäten-Liquidationen.

Von den Stationen mit Fahrpersonal sind am 10. Januar, 10. April, 10. Juli und 10. Oktober für das abgelaufene Quartal die Fahrdiäten-Liquidationen mit Berechnung der Fahrdiäten an die k. Generaldirektion Finanzabtheilung einzusenden.

Für das Conducteurpersonal sind diese Liquidationen durch die betr. Conducteurstation, für das Maschinen- und Bremspersonal durch die betreffende Werkstätte herzustellen.

## 27. Freifahrtsvorweise.

Die zur Ausstellung von Freifahrtsvorweisen berechtigten Stationen haben am 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober ein Verzeichniß über die im vorausgegangenen Quartale ausgefertigten Freifahrtsvorweise an das k. Oberbahnamt einzusenden (Form. 181).

## 28. Lohn-Vorrückungsverzeichniß.

Am 1. März, 1. Juni, 1. September und 1. Dezember jeden Jahres ist ein Verzeichniß der im folgenden Quartale in höhere

Lohnklassen tretenden Arbeiter dem k. Oberbahnamte vorzulegen. Eventuell ist Fehlanzeige zu erstatten.

### 29. Eingelieferte Uebergabsscheine.

Am 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober sind die im abgelaufenen Quartale von den Conducteuren bei den Zugsendstationen eingelieferten Uebergabsscheinpackete an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden.

### 30. Periodische Wagenzählungen.

Am 1. Montag des Monats April und am letzten Mittwoch im Oktober jeden Jahres ist die nach höchster Entschließung vom 12. Februar 1890, Nr. 443II angeordnete Wagenzählung vorzunehmen. Sollte der erste Montag im April mit einem Festtage zusammenfallen, so ist die Wagenzählung auf den darauffolgenden Dienstag dieses Monats zu verschieben.

### 31. Commercieller Quartalsbericht.

Am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November an das kgl. Oberbahnamt. Nur von den Verwaltungen und Güterexpeditionen zu erstellen.

### 32. Disciplinarstrafen-Verzeichniß.

Von den Bahnämtern, den selbstständigen Güterexpeditionen und den Verwaltungen vierteljährlich — 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober — an das kgl. Oberbahnamt einzusenden.

### 33. Diensteintheilung.

Bei Beginn einer jeden neuen Fahrordnung dem kgl. Oberbahnamte vorzulegen.

### 34. Fundsachenverzeichniß.

Am 30. Juni und 31. Dezember jeden Jahres ist dem vorgesetzten kgl. Oberbahnamte ein Verzeichniß — Form. 210 — über die 6 Monate lang aufbewahrten Fundgegenstände vorzulegen.

An den gleichen Terminen sind die betr. Gegenstände mit einer Abschrift des vorbemerkten Verzeichnisses an das zuständige Fundbureau einzusenden.

### 35. Statistik der Unfälle.

Bis zum 1. des auf den Quartalsschluß folgenden Monats, also am 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober jeden Jahres ist Meldung über die vorgekommenen Unfälle dem kgl. Oberbahnamte zu erstatten.

Aus diesen Meldungen muß zu ersehen sein, wie viele unfallversicherungspflichtige Personen (gelbes Unfall-Anzeigeformular)

1. mit Tod abgegangen,
2. mehr als 13 Wochen dienstunfähig waren,
3. unter 13 Wochen wieder dienstfähig geworden sind.

Diese Anzeigen (Form. Nr. 94), wie auch die event. zu erstattenden Fehlanzeigen sind ohne Begleitbericht einzusenden.

### 36. Prüfung der Rettungskästen.

Sowohl der große als auch der kleine Rettungskasten ist jährlich zweimal auf seinen Bestand zu prüfen. Ueber den Vollzug dieser gemeinschaftlich mit dem Bahnarzte zu vollziehenden Prüfung ist am 1. März und 1. September jeden Jahres an das Oberbahnamt Anzeige zu erstatten.

### 37. Zahl der unfallversicherungspflichtigen Personen.

Am 1. Januar eines jeden Jahres ist dem vorgesetzten kgl. Oberbahnamte anzuzeigen, wie viele unfallversicherungspflichtige Personen im abgelaufenen Jahre durchschnittlich bei der Serienstelle beschäftigt waren.

### 38. Einsendung der Dienst- und Abfallpapiere.

Am 15 Februar, 15. Juni und 15. Oktober eines jeden Jahres sind die alten Dienst- und Abfallpapiere an das kgl. Oberbahnamt einzusenden. Die Einsendung als Regiefrachtgut hat in Kisten, Körben oder entsprechend verschnürten Ballen und Säcken zu erfolgen.

### 39. Qualifikationen.

Die Fertigung vollständig erneuerter Qualifikationslisten hat von drei zu drei Jahren ohne besondere Aufforderung im Laufe des Monats Januar zu erfolgen.

Nachtragsübersichten sind am 1. Januar jeden Jahres für jene Beamten und Bediensteten zu erstellen, hinsichtlich welcher sich seit Anfertigung der Hauptqualifikation Aenderung ergeben haben.

Die nach den derzeitig bestehenden Bestimmungen vorzunehmende Hauptqualifikation erfolgte erstmals im Januar 1889.

Die nächste Neuqualifikation, mit welcher diejenige vom Jahre 1892, sowie die Nachtragsübersichten ihre Giltigkeit verlieren, hat demnach ohne besondere Aufforderung im Januar 1895 zu erfolgen.

Für das neu zugehende Personal erfolgt die Qualifikation erstmals in dem auf den Zugang nächstfolgenden Monat Januar.

### 40. Personal-Verwendungsausweis.

Am 1. Januar Verwendungsausweis über das Personal.
*Oberbahnamt.*

### 41. Nachweisung über den Empfang und Verbrauch von Telegraphen-Materialien und Werkzeugen.

Diese Nachweisung ist alljährlich am 1. Januar dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

### 42. Sturz des Mobiliarinventars.

Im Laufe des Monats Dezember eines jeden Jahres ist ein gründlicher Sturz des Mobiliarinventars vorzunehmen. Das hiebei zu erstellende Protokoll ist dem k. Oberbahnamte vorzulegen.

Nachdem über diese Verhandlungen von den k. Oberbahnämtern bereits unterm 20. Dezember Verzeichnisse an die k. Generaldirektion eingereicht werden müssen, so hat die Einsendung der Sturzprotokolle seitens der Stationen bis längstens zum 10. Dezember zu erfolgen.

### 43. Uebernachtungslokale.

Bei Beginn eines jeden Jahres ist über den Befund der Uebernachtungslokale dem vorgesetzten Oberbahnamte Bericht zu erstatten.

### 44. Nachweisung über den Verbrauch von Beleuchtungsmaterialien.

Am 6. Januar eines jeden Jahres ist ein Verzeichniß über den Verbrauch von Beleuchtungsmaterialien dem Oberbahnamte vorzulegen. Falls sich aus irgend einem Grunde wesentliche Aenderungen des Fixums als nothwendig erweisen sollten, so ist motivirter Antrag zu stellen.

### 45. Pachtzins-Abführung.

Am 15. Januar Abführung der aus der Verpachtung von Grundstücken eingegangenen Pachtzinse an die k. Oberbahnamtskasse.

### 46. Bedarfsanzeige an Regiematerialien.

Bis längstens zum 10. Januar eines jeden Jahres haben die Stationen den jährlichen Bedarf an Regiematerialien dem k. Oberbahnamte anzuzeigen.

### 47. Signaturen für Fundgegenstände.

Am 6. Januar jeden Jahres sind Bestellungen auf Signaturen für Fundgegenstände bei den Oberbahnämtern einzureichen.

### 48. Beflaggung der Stationsgebäude.

Am 12. März Stationsgebäude beflaggen. (Geburtsfest S. K. Hoheit des Prinzregenten Luitpold.)

### 49. Stand der Betriebsmittel.

Am 1. April ist an das Oberbahnamt eine Anzeige über den Stand der Betriebsmittel einzusenden. (Oberbahnamt München Nr. 9675 vom 15. März 1886 Bi.)

### 50. Beflaggung der Stationsgebäude.

Am 27. April, dem Geburtsfeste Sr. M. des Königs Otto I., sind die Stationsgebäude zu beflaggen.

### 51. Jährliche Vorlage der namentlichen Liste.

Am 1. Juli ist die namentliche Liste sämmtlicher der Reserve, der Landwehr 1. und 2. Aufgebotes, der Ersatzreserve, sowie dem unausgebildeten Landsturm 1. und 2. Aufgebotes angehörigen Beamten, Bediensteten und ständigen Arbeiter, welche zur Zurückstellung vom Waffendienste für den Mobilmachungsfall beantragt werden, bezw. als unabkömmlich erklärt werden sollen, vorzulegen.

### 52. Summarische Zusammenstellung des gesammten Personals.

Alljährlich am 3 August ist eine summarische Zusammenstellung des gesammten Personals, gleichviel ob solches in einem militärischen Verhältniß steht oder nicht, dem Oberbahnamte vorzulegen.

### 53. Beflaggung der Stationsgebäude.

Am 30. September, Namensfest Sr. M. des Königs Otto I, Stationsgebäude beflaggen.

### 54. Bericht bezüglich der Feuerversicherung der in der Güterhalle lagernden Güter.

Am 1. Oktober ist dem k. Oberbahnamte hinsichtlich der Feuerversicherung der in der Güterhalle lagernden Güter Bericht zu erstatten. Vermehrung oder Verminderung der Versicherungssumme ist entsprechend zu motiviren.

(Dieser Termin ist bei den einzelnen Oberbahnämtern verschieden angesetzt. Im Bezirke München ist derselbe ganz erlassen. Würde sich bei einer Station das Bedürfniß nach Neuregelung des Versicherungsverhältnisses ergeben, so wäre selbstredend dem k. Oberbahnamte zu berichten.)

### 55. Beflaggung der Stationsgebäude.

Am 1. November beflaggen (Namensfest Sr. Kgl. Hoheit des Prinzregenten Luitpold).

### 56. Zahlbare Dienstpapiere.

Am 8. Januar ist die Nachweisung über den Verbrauch und den Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren vom Vorjahre, belegt

mit der Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere und dem Anschaffungsnachweise der Oberbahnamtskasse einzusenden.

### 57. Rückbeladung fremder Wagen.

Am Letzten jeden Monats sind gegebenen Falles Fehlanzeigen an das k. Wagencontrolbureau München einzusenden über:

1. rückbeladene fremde Wagen;
2. vor Erreichung der Bestimmungsstation zur Entladung gekommene fremde Wagen;
3. fremde Wagen, deren Ladung umkartirt wurde;
4. fremde Wagen, welche neu aufgegeben wurden.

Diese Fehlanzeigen haben den Zeitraum vom zuletzt eingesandten bezüglichen Verzeichniß bis zum Letzten des jeweiligen Monats auszuweisen.

### 58. Statistik des norddeutsch-bayr. Getreideverkehrs.

Bis 10. jeden Monats ist an das Tarifbureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München einzusenden: Die Statistik über den norddeutsch-bayerischen Getreideverkehr nach D. B. 47 pro 1892. Fehlanzeigen sind erlassen. (Gilt nur für die in den norddeutsch-bayer. Getreideverkehr einbezogenen Stationen.)

### 59. Aenderungs-Anzeige im Stande des Personals mit freier ärztlicher Behandlung.

Am 1. jeden Monats ist dem Oberbahnamte anzuzeigen, ob sich die Anzahl der Beamten, Bediensteten und ständigen Arbeiter mit freier bahnärztlicher Behandlung verändert hat. Fehlanzeige erlassen. (Ist nicht in allen Oberbahnämtern vorgeschrieben.)

### 60. Fahrkarten-Controlen.

Am 1. jeden Monats ist Anzeige über die im Vormonate vorgenommenen Fahrkartencontrolen dem Oberbahnamte vorzulegen. (Nur von den zur Fahrkartencontrole berechtigten Stationen.)

### 61. Verzeichniß über Hilfs- und Vorspann-Maschinen.

Am 1. jeden Monats ist dem Oberbahnamte ein Verzeichniß über Hilfs- und Vorspann-Maschinen einzusenden. (Nur von Stationen mit Maschinendienst.)

### 62. Fahrschein-Coupons der englischen Reisebureaux.

Am 1. jeden Monats ist an die Finanzabtheilung der Generaldirektion ein Verzeichniß der eingelieferten Coupons von Fahrscheinen der englischen Reisebureaux einzusenden. (Von Zugsendstationen.)

### 63. Tagebuch der Weichencentralisirung.

Am 1. eines jeden Quartals ist das Tagebuch über Störungen und Unregelmäßigkeiten bei Handhabung der Weichen- und Signal-Stellwerke an das k. Oberbahnamt zur Durchsicht einzusenden. (Wird nicht von allen Oberbahnämtern verlangt. Im Oberbahn-Amt München vorzulegen.)

### 64. Funktionszulagen der Stations- und Wagenmeister.

Am 3. jeden Monats sind die Funktionszulagen für den Stationsmeister-, Wagenmeister- und Packerdienst mit den bezüglichen Verzeichnissen und Diensteintheiler der Oberbahnamtskassa per Eilkarte anzurechnen. (Nur von Stationen mit solchem Personal.)

### 65. Verzeichniß unrichtig eingestellter Wagen.

Am 10. jeden Monats ist dem Oberbahnamte ein Verzeichniß der in unrichtige Züge und unrichtig in die Züge eingestellten Wagen einzusenden.

### 66. Freifahrtsvorweis-Verzeichniß für Beamte fremder Bahnen.

Am 1. jeden Vierteljahres ist dem Oberbahnamte das Verzeichniß über ausgestellte Freifahrtsvorweise für Beamte und Bedienstete fremder Bahnen vorzulegen. (Von Uebergangsstationen.)

### 67. Freifahrtsvorweis-Verzeichniß für Hilfsbedürftige.

Am 1. jeden Vierteljahres ist an das Oberbahnamt ein Verzeichniß über die an Hilfsbedürftige ausgestellte Freifahrtsvorweise einzusenden. (Von den Uebergangsstationen.)

### 68. Quartalsverzeichniß für die Stations- und Wagenmeisters-Zulagen.

Am 3. jeden Vierteljahres ist der Oberbahnamtskassa einzusenden: Das Quartalsverzeichniß über die Zulagen für den Stations- und Wagenmeisterdienst.

### 69. Qualifikation der Adspiranten.

Am 1. Januar und am 1. Juli ist dem Oberbahnamte die Qualifikation der Adspiranten vorzulegen. (Ist nur in einzelnen Oberbahnämtern angeordnet.)

### 70.

Die bezügliche Vorlage ist während der Drucklegung hinfällig geworden.

### 71. Privat-Plakate.

Am 5. Januar jeden Jahres ist dem Oberbahnamte ein Verzeichniß über affichirte Privatplakate im abgelaufenen Jahre einzusenden. (Ist nicht von allen Oberbahnämtern angeordnet.)

### 72. Versicherung der Güter gegen Feuersgefahr.

Am 1. September jeden Jahres ist gegebenen Falles Antrag auf Erhöhung oder Verminderung der Versicherungssumme der in der Güterhalle lagernden Güter gegen Feuersgefahr beim Oberbahnamte zu stellen.

### 73. Prüfung und Probebelastung der Krahnen.

In jedem Jahre sind auf Veranlassung des k. Oberbahnamtes sämmtliche Ketten durch Werkstättearbeiter zu einer für den Betrieb geeigneten Zeit von den Krahnen abzunehmen und nebst den Bindeketten in die hiefür bestimmte Werkstätte zu verbringen, woselbst eine gründliche Untersuchung der einzelnen Glieder und Haken der Kette in Bezug auf das Vorhandensein von Anbrüchen oder anderweitigen, durch Abnützung, Verbiegung rc. rc. entstandenen Verschwächungen vorzunehmen ist. Mit der Abnahme der Ketten hat auch eine Untersuchung der sonstigen, der Abnutzung unterworfenen Theile der Krahnen zu erfolgen und sind etwaige Schäden alsbald zu beseitigen.

Nach Wiederbefestigung der Ketten und Wiederherstellung des dienstfähigen Zustandes sind die Krahnen einer Prüfung und Probebelastung zu unterziehen. An dieser Prüfung hat sich auf Anordnung des k. Oberbahnamtes ein maschinentechnischer und ein bautechnischer Beamte, ferner der Vorstand der Station oder der Güterverwaltung, sowie der Bahnmeister und der Wärter des Krahns zu betheiligen. Ueber die vollzogene Prüfung und Probe der Krahnen ist von dem Vorstand der Station, bezw. der Güterverwaltung eine Niederschrift aufzunehmen, welche von den betheiligten technischen Beamten und dem Bahnmeister mitzuunterzeichnen und an das k. Oberbahnamt einzuliefern ist. An jedem Krahn ist mittelst Oelfarbe der Vermerk und das Datum der stattgehabten Prüfung an sichtbarer Stelle deutlich anzuschreiben.

(Siehe Anweisung für die Behandlung und den Gebrauch der Hebekrahnen.)

Hinsichtlich der auf den Bahnhöfen in Verwendung stehenden Hebezeuge von Privaten wurde mit G. D. E. Nr. 68617 vom 31. Dezember 1892 Folgendes bestimmt:

An die Stelle der Entschließungen vom 26. Februar 1892 Nr. 21031 II, vom 9. April 1892 Nr. 31206 II, vom 24. Mai 1892 Nr. 47753 I, endlich vom 30. Juni 1892 Nr. 57938 II treten folgende Bestimmungen:

1. Sämmtliche Hebezeuge von Privaten, welche zum Verladen von Holz, Steinen u. s. w. auf den Bahnhöfen in Verwendung stehen, sind in Bezug auf den gebrauchsfähigen und betriebssicheren Zustand nach wie vor einmal jährlich im Interesse der Sicherheit und Gefahrlosigkeit des Ladegeschäftes einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen, wobei alle nicht vollständig betriebssicher erscheinenden Hebevorrichtungen bis zur Wiederinstandsetzung von der ferneren Zulassung und Verwendung auf den Bahnhöfen unter Verständigung der Besitzer auszuschließen sind.

Die Untersuchung der Privathebezeuge auf ihren gebrauchsfähigen und betriebssicheren Zustand hat an Ort und Stelle oder, wenn unumgänglich nöthig, in der nächsten Staatsbahnwerkstätte, stets aber ohne Aufrechnung irgend welcher Vergütung seitens ihrer Besitzer durch die betreffenden Organe der k. b Staatseisenbahnverwaltung zu geschehen.

2. Die Instandsetzung der jeweils nicht gebrauchsfähig und betriebssicher befundenen Privathebevorrichtungen hat künftighin lediglich durch deren Eigenthümer selbst alsbald veranlaßt zu werden, sowie diesen die alsbaldige Instandsetzung überhaupt auch bei jeder mit dem Gebrauch der Hebevorrichtungen zusammenhängenden oder sonst irgendwie eintretenden Reparaturbedürftigkeit derselben ausschließlich obliegt.

Die Weiterbenützung solcher Privathebevorrichtungen ist bis zur Wiederinstandsetzung unbedingt untersagt.

Bis zu letzterer sind den Besitzern der Hebevorrichtungen, soweit thunlich bahneigene, unentgeltlich zum Gebrauche zu überlassen.

Auch die wieder in Stand gesetzten Hebevorrichtungen werden vor der Inbetriebnahme von den betreffenden Organen der k. Staatseisenbahnverwaltung unentgeltlich untersucht und geprüft.

3. Die k. Staatseisenbahnverwaltung übernimmt mit der unentgeltlichen, weil ausschließlich im Interesse der Sicherheit und Gefahrlosigkeit des Ladegeschäftes erfolgenden Prüfung und Untersuchung der Privathebevorrichtungen deren Eigenthümern gegenüber keinerlei Haftbarkeit für deren gebrauchsfähigen und betriebssicheren Zustand, noch für etwaige Unfälle und Schäden, welche bei dem Gebrauch der geprüften und untersuchten Vorrichtungen aus deren Beschaffenheit und Zustand gleichwohl etwa entstehen sollten.

4. Die k. Staatseisenbahnverwaltung nimmt den Eigenthümern dieser Hebevorrichtungen gegenüber deren Haftung für ihre Leute in Anspruch, ebenso wie bei der gemäß schriftlichen Antrages im Frachtbrief stattfindenden Uebernahme des Verladungs- und Entladungsgeschäftes durch die k. Staatseisenbahnverwaltung dieselbe für ihre hiebei verwendeten Leute die gesetzliche Haftung trägt.

5. Die in Folge der Entschließung vom 26. Februar 1892 und beziehungsweise vom 24. Mai desselben Jahres mit Privaten abgeschlossenen Verträge bleiben in Wirksamkeit, soferne dieselben durch die Vertragsgegenkontrahenten nicht zur sofortigen Auflösung gekündet werden, mit welcher die k. Staatseisenbahnverwaltung ihr Einverständniß im Vorhinein erklärt.

6. Die Eigenthümer von Privathebevorrichtungen sind von gegenwärtiger Entschließung in Kenntniß zu setzen und zur Erklärung über den ihnen freistehenden Rücktritt von den etwa mit ihnen abgeschlossenen Verträgen zu veranlassen.

Die einlangenden Erklärungen sind zu den Akten zu nehmen.

# Termins-Kalender für Eisenbahnstationen.

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Januar | 2 9 10 11 14 17 18 21* 27 29 32 35 37 39 40 41 43 59 60 61 62 63 66 67 69 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 68 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 20 71 | |
| 6 | | 44 47 | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | 24 56 | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 26 46 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 45 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 57 | |

*NB. BE* = Bahnexpedition; GE = Güterexpedition; HGE = Hauptgüterexpedition.

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Februar | 9 10 11 14 16 21* 31 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 38 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | 14 15 | |
| 28 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | März | 9 10 11 14 16 21* 28 36 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 48 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | 25 | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 22 23 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | April | 2 9 10 11 14 17 27 29 32 35 49 59 60 61 62 63 66 67 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 68 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 20 | |
| 6 | | 30 | Nr. 30 wechselt. Näheres besagt Text. |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 26 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | 50 | |
| 28 | | | |
| 29 | | 14 15 | |
| 30 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Mai | 9 10 11 14 16 18 21* 31 33 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Juni | 9 10 11 14 16 21* 28 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 38 | |
| 16 | | 25 | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | 14 15 | |
| 30 | | 13 22 23 34 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Juli | 2 9 10 11 14 17 18 21* 27 29 32 35 51 59 60 61 62 63 66 67 69 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 68 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 20 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 26 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | August | 9 10 11 14 16 31 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 52 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | September | 9 10 11 14 16 21* 28 36 59 60 61 62 72 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | 25 | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | 14 15 | |
| 30 | | 13 22 23 53 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Oktober | 2 9 10 11 14 17 21* 27 29 32 33 35 54 59 60 61 62 63 66 67 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 68 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 20 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 26 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 38 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | 30 | |
| 29 | | | Nr. 30 wechselt. Näheres besagt Text. |
| 30 | | 14 15 | |
| 31 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | November | 9 10 11 14 16 18 21* 31 55 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | 14 15 | |
| 30 | | 13 57 | |

| Tag | Monat | Nummer der Terminsvorlagen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| 1 | Dezember | 9 10 11 14 16 28 59 60 61 62 | |
| 2 | | | |
| 3 | | 64 | |
| 4 | | | |
| 5 | | 1 5 8 | |
| 6 | | | |
| 7 | | 3 6 | |
| 8 | | | |
| 9 | | 4 | |
| 10 | | 12 42 58 65 | |
| 11 | | | |
| 12 | | 7 BE 14 | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | 7 GE 14 15 | |
| 16 | | 25 | |
| 17 | | | |
| 18 | | 7 HGE 14 | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| | | 14 15 | |
| | | 19 22 23 34 57 [illegible] | |

# Sachregister.


Seite

Abläuten, falsches . . . . . . 265
Ablieferungs-Termine . . . . . 9
Abquittirung der Taggeld-Quittungen und Lohnlisten . . . 9
Abrechnungswesen . . . . . . 17
Aichmeister, Gebühren-Liquidation 15
Anfertigung der Quittungen und Zahlscheine . . . . . . . . 5
Arbeiterpensionskassa,
  Aufnahme. . . . . . . . 107
  Beiträge . . . . . . . . 16
  Leistungen . . . . . . . 112
Ausbildung der Aspiranten . . 98

Bahnhofdiebstahl . . . . . . . 275
Bahnhofs-Controle . . . . . . 255
Bahnhofsdienst . . . . . . . . 244
Benützung ärarialischer Lagerplätze . . . . . . . . . . 89
Beschädigung des Fahrmaterials und der Bahn . . . . . . . 221
Betriebsdienst, praktischer . . . 217
Betriebsunfälle, praktische Behandlung. . . . . . . . . 228
Brand eines Eisenbahnwagens . 272
  „ in der Güterhalle . . . 276
Bremsdienst . . . . . . . . . 250

Controlen des Stations-Vorstandes . . . . . . . . . . 192

Dienstpapiere, zahlbare . . . . 70
Direkte Güterrechnung nach Verkehren: . . . . . . . . . 31
  Badisch-Bayer. . . . . . . 32
  Bayer.-Belgischer . . . . . 61
  „ -Englischer . . . . . 61
  „ -Oester.-Ung. . . . . 50
  „ -Sächsischer . . . . 48
  „ -Schweiz.-Elsäß. . . 32
  Berlin-Bayer. . . . . . . 33
  Deutsch-Französisch. . . . 64
  Donau-Dampfschiff. . . . 60
  Elsaß-Lothringen u. Luxemburg . . . . . . . . . 43
  Frankfurt a. M.-Bayer. . . 35
  „ -Oberhessisch-Bayer. . . . . . . . . 42
  Getreideverkehr via Wien-Passau . . . . . . . 51
  Hannover Bayer. . . . . . 39
  Hessisch-Bayer. . . . . . . 34
  Italienisch-Deutscher . . . 54
  Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München . . . . . . . 65
  Magdeburg-Bayer. . . . . 37
  Mährisch Böhmisch-Bayer. . 52
  Main-Neckarbahn . . . . 41
  Nassau-Bayer. . . . . . . 35
  Niederländisch-Bayer. . . . 62
  Norddeutsch-Bayr. Seehafen-Verkehr . . . . . n . . 40
  Norddeutsch-Donau-Umschlag 38
  Oberhessischer . . . . . . 41
  Ostpreußisch-Bayer. . . . 46
  Pfälzer . . . . . . . . . 42
  Reexpeditionsverkehr . . . 60
  Rhein- und Main-Umschag 38
  Rheinisch-Westphäl.-Bayer. 43
  Rumänisch-Süddeutsch. . . 60
  Saarbrücken-Bayer. . . . . 46
  Schlesischer . . . . . . . 47
  Schweizerischer . . . . . 63
  Süddeutscher Donau-Umschlag . . . . . . . . 38
  Süddeutscher Verband . . 44
  Südösterr.-Ungarisch-Bayer. 53
  Südösterr.-Ungar.-Deutscher 53
  Thüring.-Bayer. . . . . . 34
  Werrabahn-Bayer. . . . . 49
  Württemberg.-Bayer. . . . 49

Eintritt von Unfällen, Verfahren 130
Eisenbahn-Betriebs-Krankenkassa:
  Aufnahme . . . . . . . . 107
  Beiträge . . . . . . . . 16
  Leistungen. . . . . . . . 110


20

Seite

Entlaufen von Wagen . . . . 257
Erkrankung und Verletzung von Personen . . . . . . . . . 246

Falsche Signalisirung . . . . 269
Falsches Abläuten . . . . . . 265
Fehlen des Schlußsignals . . . 266
Feststellung von Güter-Beschädigung . . . . . . . . . . 200
Frachten-Acontirungen . . . . 215
Frachtzuschläge, Erhebung und Verrechnung . . . . . . . . 208
Frankaturzwang, Kautionsstellung hiefür . . . . . . . . . . 203

Gebührenpflicht . . . . . . . 9
Gefahrsignal . . . . . . . . 259
Gendarmen, vorzugsberechtigte . 127
Güterbewegungsstatistik . . . . 17
Güterdienst, praktischer . . . . 194

Hauptquittungen, Ausfertigung . 7
Herrenlose Güter . . . . . . . 204
Hilfsbücher einer Expedition . . 176

Instruktionen und Reglements, aufliegende . . . . . . . . 168

Kassa- und Rechnungsdienst . . 1
Kassenmitglied, Erkrankung . . 110
Kofferträger-Gebühren . . . . . 22
Kreuzung von Zügen mit übernormaler Größe . . . . . . 266

Ladegebühren, Erhebung und Verrechnung . . . . . . . . . 78
Lagerplätze, Benützung und Gebühren . . . . . . . . . . . 78
Lernadspiranten, Zutheilung . . 93

Maschinendefekte . . . . . . . 268
Miethzins für Taglöhner . . . 9
Militär-Anwärter:
  Aufnahme . . . . . . . . 112
  Ausbildung . . . . . . . 119
  Bezüge . . . . . . . . . 121
  Dienstwohnung . . . . . . 122
  Freifahrts- und Umzugslegitimation . . . . . . . 125
  Kautionspflicht . . . . . . 125
  Krankenversicherung . . . . 123
  Unfallversicherung . . . . 124
  Unterbrechung der Vorübung 122
  Verehelichung . . . . . . 124
  Versetzung, Entlassung und Austritt . . . . . . . 126

Seite

Nachlaufen von Wagen . . . . 250

Personalverhältnisse . . . . . 93
Plakatwesen . . . . . . . . . 184

Qualifikation der Adspiranten . 98

Rangirmanöver . . . . . . . 253
Rechnungsstellung . . . . . . 17
Rechnung über Güterbeförderung 25
Rechnung über Hundebeförderung 17
Rechnung über Militärtransporte 68
Rechnung über Reisegepäck-, Leichen-, lebende Thier- und Fahrzeug-Beförderung . . . . . . 21
Regiematerialien und Inventar . 151
Reklamation wegen Gutsbeschädigung . . . . . . . . . . . 194
Revisionsprotokolle . . . . . . 72

Schrankenbedienung . . . . . . 251
Signal „Bahn unterbrochen“ . . 269
Signir-Gebühren . . . . . . . 70
Sperrsignale . . . . . . . . . 251
Sperrung der Ueberfahrt durch Fuhrwerk . . . . . . . . . 265
Stationsbeschreibung zur Instruktion . . . . . . 245, 247
Stationsinventar . . . . . . . 160
Stationstaglöhner, Aufnahme . 106
Stations-Verwaltungsdienst . . 151
Statistik über Güterbewegung . 65

Terminskalender für Eisenbahnbeamte . . . . . . . . . . 300
Terminskalender, Vorbemerkungen und Uebersicht . . . . . . . 277
  Abfallpapier, Einsendung . . 292
  Aenderungsanzeige im Stande des Personals mit freier ärztlicher Behandlung . . . . 295
  Angekommene fremde Wagen 278
  Beflaggung d. Stationsgebäude 293, 294
  Beleuchtungsmaterialien, Verbrauch . . . . . . . . . 293
  Bestellung auf Telegraphenmaterialien . . . . . . . 290
  Commerzieller Quartalsbericht 291
  Diensteintheilung . . . . . 291
  Dienstpapier-Bestellung . . . 289
  Dienstpapiere, alte, Einsendung 292
  Disziplinar-Strafverzeichniß . 291
  Einkommensteuer-Aenderungsanzeige . . . . . . . . 290

| | Seite |
|---|---|
| Fahrberichte | 277 |
| Fahrdiäten-Liquidationen | 290 |
| Fahrkarten-Controlen | 295 |
| Fahrkarten, abgelieferte | 277 |
| Fahrkarten-Bestellung | 287 |
| Fahrschein-Coupon d. englischen Rundreisebureaux | 295 |
| Feuerversicherung für lagernde Güter | 294 |
| Freifahrts-Vorweise | 290 |
| Freifahrtsvorweis-Verzeichniß für Beamte fremder Bahnen | 296 |
| Freifahrtsvorweis-Verzeichniß für Hilfsbedürftige | 296 |
| Fundgegenstände, Signaturen | 293 |
| Fundsachen-Verzeichniß | 291 |
| Funktions-Zulagen d. Stations- und Wagenmeister | 296 |
| Gehaltsvorrückungen | 286 |
| Getreideverkehr, Statistik des norddeutsch-bayer. Verkehrs | 295 |
| Güterbewegungs-Statistik | 289 |
| Güterhall-Sturz | 279 |
| Hilfs- u. Vorspann-Maschinen-Verzeichniß | 295 |
| Jährliche Vorlage der namentlichen Listen | 294 |
| Kassasturz | 285 |
| Ladegebühren-Verzeichniß | 285 |
| Löschrequisiten-Probe | 288 |
| Lohnvorrückungs-Verzeichniß | 290 |
| Mobiliarinventar, Sturz | 293 |
| Nachweisung des Kassabestandes | 286 |
| Namentliche Listen | 284 |
| Pachtzins-Abführung | 293 |
| Personal-Verwendungsausweis | 292 |
| Plomben-Bestellung | 290 |
| Plomben-Einlieferung | 290 |
| Privat-Plakate | 297 |
| Probebelastung der Krahnen | 297 |
| Prüfung der Krahnen | 297 |
| Qualifikationen | 292 |
| Qualifikationen der Adspiranten | 296 |
| Rechnung über Beförderung von: | |
| Fahrzeugen | 279 |
| Gütern | 281 |
| Hunden | 279 |
| lebenden Thieren | 279 |
| Leichen | 279 |
| Militärtransporten | 280 |
| Personen | 279 |
| Reisegepäck | 279 |
| Regiematerialien-Bestellung | 289 |
| Regiematerialien-Bedarfsanzeige | 293 |
| Rettungskästen, Prüfung | 292 |
| Rückbeladung fremder Wagen | 277, 278, 295 |
| Schein-Aufrechnung | 283 |
| Stand der Betriebsmittel | 294 |
| Statistik der Unfälle | 291 |
| Strafkarten-Verzeichniß | 279 |
| Sturz der zahlbaren Dienstpapiere | 284 |
| Telegraphen-Materialien und Werkzeuge, Nachweisung über Empfang und Verbrauch | 293 |
| Uebergabsscheine, eingelieferte | 291 |
| Uebernachtungslokale | 293 |
| Unfallversicherungspflichtige Personen, Anzahl | 292 |
| Unrichtig eingestellte Wagen | 296 |
| Versicherung der Güter gegen Feuersgefahr | 297 |
| Verwendung fremder Wagen | 278 |
| Vorlagen, monatliche, für Stationen mit Fahrpersonal | 285 |
| Wagenbestellbuch, Auszug | 278 |
| Wagenbestellungen, dringliche | 278 |
| Wagendecken-Verwendungsnachweis | 285 |
| Wagenmeldungen, schriftliche | 278 |
| Wagen-Uebergabsverzeichnisse | 277 |
| Wagen-Uebernahmsverzeichnisse | 277 |
| Wagen-Verzeichnisse | 277 |
| Wagenzählungen, periodische | 291 |
| Weichencentralisirung, Tagebuch | 296 |
| Zahlbare Dienstpapiere | 294 |
| Zugsanzeige | 277 |
| Zulagen für Stations- und Wagenmeister, Quartals-Verzeichniß | 296 |
| Zusammenstellung der Einnahmen aus der Beförderung von: | |
| Fahrzeugen | 280 |
| lebenden Thieren | 280 |
| Leichen | 280 |
| Reisegepäck | 280 |
| Zusammenstellung, summarische des gesammten Personals | 294 |
| Thatbestands-Aufnahme | 200 |
| Ueberfahrt — Sperre durch Fuhrwerk | 265 |
| Uebergabe einer Expedition | 1 |
| Umladung eines Zollwagens | 272 |
| Unfallfürsorge | 130 |

| | Seite |
|---|---|
| Unfallversicherung . . . . . . | 132 |
| Unterstützungsfond, Anfälle und Ausgaben . . . . . . . . | 15 |
| Verfahren bei Unfällen . . . . | 217 |
| Verhalten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen . . . . . . | 244 |
| Verhandlungen wegen Güterbeschädigung . . . . . . . . . | 194 |
| Verkehrsstörungen . . . . . . | 239 |
| Verrechnungsmodus . . . . . | 9 |
| Vorführung zollamtlicher Güter, Unterlassung . . . . . . . . | 274 |
| Wägegeld . . . . . . . . . . . | 70 |
| Wagenbeschädigungen . . . . . | 204 |
| Wagenüberlastungen . . . . . | 204 |
| Werkstätte-Krankenkassa, Beiträge | 16 |
| Zahlgebühren . . . . . . . . . | 70 |
| Zahlungsscheine: | |
| Aufrechnung . . . . . . . | 8 |
| Prüfung . . . . . . . . | 8 |
| Zug-Ein- und -Ausfahrt . . . | 253 |